DEUTSCHE HANDELSFLOTTE UND VERSAILLER VERTRAG

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte

Genehmigt

von der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät

der Universität zu Rostock

Von

Paul Kollbach

Darmstadt

FERD. DÜMMLERS VERLAG · BERLIN UND BONN

Meinen Eltern und meiner Frau
in Dankbarkeit gewidmet!

BIBLIOTHEEK RIJKS UNIV. LEIDEN

Referent: Professor Dr. Max Wenzel

Die Dissertation ist ein Teil eines größeren Werkes, das unter dem gleichen Titel in der von den Professoren Pohl und Wenzel herausgegebenen Sammlung Völkerrechtsfragen (Ferd. Dümmlers Verlag, Berlin und Bonn) als Heft 24 erscheint. Inhaltsverzeichnis nebenstehend.

Inhaltsverzeichnis des Gesamtwerkes

VORWORT

I. DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE IN DEN KRIEGSJAHREN

1. Die Handelsflotte bei Kriegsbeginn.
2. Die Kriegsverluste der Handelsflotte bis zum Waffenstillstand
3. Wiederaufbaumaßnahmen während des Krieges (Beihilfegesetz).

II. DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE IM WAFFENSTILLSTAND UND VERSAILLER VERTRAG.

1. Die Waffenstillstandsabkommen
2. Die Verhandlungen in Spa vom 4. bis 5. März und das Brüsseler Abkommen vom 14. März 1919.
3. Der Versailler Vertrag und die Schiffahrtsverhandlungen in London

III. DIE INNERSTAATLICHE VOLLZIEHUNG UND AUSWIRKUNG DER VÖLKERRECHTLICHEN ABMACHUNGEN ÜBER DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE.

1. Die Enteignung der Handelsflotte durch das Reich.
2. Das Überteuerungsabkommen mit den Reedern vom 27. Februar 1919 nebst Zusatzabkommen vom 15. März 1919.
3. Der Reedereiabfindungsvertrag.

IV. DER WIEDERAUFBAU DER DEUTSCHEN HANDELSFLOTTE.

Vorwort

Die deutsche Handelsflotte in Kriegs- und Nachkriegszeit verkörpert deutsches Schicksal. In friedlichem Wettbewerb wuchs unsere Seeschiffahrt zu ihrer großen Bedeutung heran, nahm auch am Weltkriege besonderen Anteil, bis sie dann nach dem Zusammenbruch Ziel und Beute des feindlichen Vernichtungswillens wurde. Eine deutsche Handelsflotte bestand nicht mehr. Ihr teilweiser Wiederaufbau ist eine Großtat. Die nicht zu unterschätzenden Leistungen des Reiches vereinigten sich mit den gewaltigsten Anstrengungen der Reeder.

Die Studien für vorliegende Abhandlung reichen bis in das Jahr 1922 zurück. Berufliche Tätigkeit verhinderte einen früheren Abschluß der Arbeit, die aber dennoch ihre besondere Bedeutung haben mag. Wohl brachten die letzten Jahre eine Reihe von Veröffentlichungen, die der Handelsflotte gewidmet sind, jedoch nahezu ausnahmslos den eigentlichen Wiederaufbau in den Mittelpunkt ihrer mehr volkswirtschaftlichen oder technischen Betrachtungen stellen. Die vielen bedeutungsvollen Verhandlungen und völkerrechtlichen Abmachungen des Reiches mit den Alliierten, die die „Zurverfügungstellung" und spätere Auslieferung der deutschen Schiffe betrafen, sind dagegen bis zum heutigen Tage im einzelnen mehr oder weniger unbeachtet geblieben. Unser Volk in seiner Gesamtheit hat schon damals, als der letzte Kampf um die deutsche Handelsflotte ausgekämpft wurde, gebeugt durch die Wucht des hereinbrechenden vielfältigsten Unglücks, nicht den leidenschaftlichen Anteil an ihrem Geschick genommen, den man an und für sich hätte erwarten dürfen. Später wurden dann die Akten über dieses Kapitel beiseite gelegt.

Es kam dem Verfasser vor allem darauf an, die oben geschilderte Lücke auszufüllen.[1]) Die einzelnen Konferenzen werden der Reihe

1) Mit Genehmigung der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Rostock gelangte von dem Gesamtwerk, dessen Inhaltsverzeichnis an anderer Stelle wiedergegeben ist, nur der vorliegende Teil II zum Abdruck.

nach besprochen. Um ein vollständiges Bild zu vermitteln, wurde außer dem Leidensweg, der über Compiègne, Trier, Spa, Brüssel, Versailles, London, Paris und Washington führt, auch das Schicksal der Handelsflotte während des Krieges, sowie die innerstaatliche Vollziehung und Auswirkung der betreffenden völkerrechtlichen Abmachungen ausführlich geschildert. Ein Überblick über den Wiederaufbau konnte schließlich gegenwärtig besser gegeben werden, als zu irgend einer Zeit vorher.

Die Beschaffung der authentischen Unterlagen machte die allergrößten Schwierigkeiten. Im Laufe der Zeit gelang es, in sämtliche einschlägigen Verhandlungsprotokolle Einblick zu gewinnen, die nunmehr in dieser Abhandlung teilweise überhaupt zum ersten Male ausgewertet werden. Denkschriften und anderes wichtiges Material wurde mir von sämtlichen beteiligten Reichsministerien zur Verfügung gestellt. Teilweise waren nur die englischen Originalprotokolle erreichbar.

Aufrichtiger Dank sei auch hier den Stellen ausgesprochen, die mich mit Rat und Tat unterstützt haben: in erster Linie Herrn Reichswirtschaftsminister a. D. Exc. Dr. Becker und dem leider inzwischen verstorbenen Herrn Ministerialrat Dr. Lahr vom Reichsverkehrsministerium, weiterhin Herrn Reichswirtschaftsminister Dr. Curtius, nicht zuletzt den Generaldirektionen unserer großen Reedereien. Besonders wertvolle Anregungen verdanke ich Herrn Universitätsprofessor Dr. jur. M. Wenzel-Rostock, der mir auch das Thema vorliegender Arbeit gestellt und das Referat übernommen hat.

Das Gefühl innerster Anteilnahme durfte bei den Kapiteln, die in rein sachlicher Darstellung den Untergang der alten deutschen Handelsflotte schildern, nicht zum Ausdruck kommen. Aber auch so erschüttert die über unsere Handelsschiffahrt hereingebrochene Katastrophe immer wieder aufs Neue, wenn man sich nur den Gang der Konferenzen vergegenwärtigt, die ihr trauriges Geschick vollendeten.

Darmstadt, im Februar 1927.

Lebenslauf

Ich, Heinrich, Wilhelm, Karl Paul Kollbach, wurde am 21. August 1892 zu Bonn a/Rh. als Sohn des im Jahre 1911 verstorbenen Schulrates Karl Kollbach und seiner Ehefrau Maria, geb. Graeff, geboren. In Remagen a/Rh. besuchte ich die Volksschule und drei Jahre die dortige Rektoratsschule; später das kgl. humanistische Gymnasium in Bonn, an dem ich 1912 die Reifeprüfung bestand. An der Universität Bonn studierte ich dann drei Semester Rechts- und Staatswissenschaft sowie Geschichte. Im S. S. 1914 setzte ich mein juristisches- und staatswissenschaftliches Studium an der Universität und der Handelshochschule München fort.

Bei Kriegsausbruch trat ich als Freiwilliger beim Berg. Feld-Art. Regt. Nr. 59 in Köln-Riehl ein und rückte September 1914 ins Feld. Im Jahre 1916 wurde ich zum Leutnant der Reserve befördert; an Auszeichnungen erhielt ich das E. K. II und I.

Ein Lazarettaufenthalt in Godesberg gab mir Gelegenheit, an der Universität Bonn vom S. S. 1917 bis W. S. 1917/18 mein juristisches Studium zum Abschluß zu bringen. Das Referendarexamen bestand ich dann beim Oberlandesgericht zu Köln am 16. Januar 1918. Im Anschluß daran rückte ich wieder an die Front bis Kriegsende.

Nach Kriegsschluß widmete ich mich zunächst der Politik und setzte dann im S. S. 1922 auf Veranlassung meines früheren Bonner Lehrers, Herrn Univ. Prof. Dr. Wenzel-Rostock mein juristisches Studium an der Universität Rostock zum Zwecke der späteren Promotion fort. Bis 1. Mai 1927 war ich hauptamtlicher Generalsekretär der Deutschen Volkspartei in Baden und Hessen. Am 1. Mai 1927 wurde ich Syndikus bei der Hessischen Handwerkskammer zu Darmstadt. Verheiratet bin ich seit 1923.

Meine mündliche Promotionsprüfung bestand ich am 2. März 1927 an der Universität Rostock mit dem Prädikat „sehr gut".

Die deutsche Handelsflotte im Waffenstillstand und Versailler Vertrag

1. Die Waffenstillstandsabkommen [1])

Mit den Waffenstillstandsverhandlungen nahm das Unheil für die deutsche Handelsflotte seinen Lauf. Wer die schon bald nach dem Einsetzen des U-Bootkrieges in England immer nachdrücklicher erhobene Forderung, daß Deutschland im Falle seiner Niederlage „Tonne für Tonne" des versenkten Schiffsraumes ersetzen müsse, nicht überhört hatte, der mußte jetzt mit größter Besorgnis für die deutsche Handelsflotte erfüllt sein.

In dem ersten Waffenstillstands-Abkommen, das am 11. November 1918, 2 Uhr 15 nachts zwischen Marschall Foch, Admiral Wemyss einerseits und Staatssekretär Erzberger, Gesandten Graf v. Oberndorff, Generalmajor v. Winterfeld und Kapitän z. S. Vanselow andererseits unterzeichnet wurde, ist allerdings von der deutschen Handelsflotte nur erst wenig die Rede. Und doch sind diese in Betracht kommenden Artikel von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Das Ziel, nämlich die endgültige Wegnahme der deutschen Schiffe, stand für den Feindbund fest. Um es auch sicher zu erreichen, ging man schrittweise vor. Zunächst kam es dem Gegner einmal darauf an, zu verhindern, daß die deutschen Schiffe jetzt noch in fremden Besitz übergehen oder auf andere Weise dem späteren Zugriff entzogen werden könnten. In diesem Sinne gewinnt Artikel 26 des Waffenstillstandsabkommens vom 11. November 1918, der bestimmt, daß die Blockade der alliierten und assoziierten Mächte fortbesteht, eine bisher nicht gewürdigte Bedeutung, die durch Satz 2 dieses Artikels

---

1) Vgl. Deutsche Waffenstillstandskommission Drucksache No. 1—12 (Verhandlungen in Trier); Aufzeichnungen über die Sitzungen der alliierten und deutschen Schiffahrtskommissionen Spa 6. bis 8. Februar 1919, Aktenstück A. A. II S. 876, 1919 S. 118 ff.; Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache No. 13 (Die Lebensmittelverhandlungen in Brüssel am 13. und 14. März 1919); Nordd. Lloyd Jahrbuch 1919/20; Schiffahrt-Jahrbuch 1921.

„deutsche Handelsschiffe, die auf hoher See gefunden werden, unterliegen der Wegnahme"

noch deutlich unterstrichen wird. In gleicher Weise ist zu bewerten Artikel 33, der lautet:

„Irgendwelche Ueberführung deutscher Handelsschiffe jeder Art unter irgend eine neutrale Flagge soll nach Unterzeichnung des Waffenstillstandes nicht stattfinden."

Aber schon durch das erste Waffenstillstands-Abkommen wurde uns Handelsschiffsraum in größerem Umfange entzogen. Artikel 28 bestimmt, daß Deutschland bei der Räumung der belgischen Küste und der belgischen Häfen u. a. sämtliche Handelsschiffe unbeschädigt an Ort und Stelle lassen müsse; eine gleiche Bestimmung enthält Artikel 29, daß nämlich bei Räumung der Häfen des Schwarzen Meeres sämtliche Handelsschiffe, neben den deutschen Schiffen auch der von Deutschland beschlagnahmte neutrale Schiffsraum, zurückzubleiben haben. Es hatte für die Folge wenig zu bedeuten, daß das französische „Abandon par l'Allemagne, sur place intacts usw." in der Schlußsitzung der Waffenstillstandskommission dahin präzisiert wurde, daß ein Eigentumswechsel durch das „Abandonieren" nicht stattfände. Jedenfalls hat Kapitän Vanselow sich um diese Feststellung ganz besonders bemüht.

Durch Artikel 30 wurde schließlich bestimmt:

„Sämtliche den alliierten und assoziierten Mächten gehörenden Handelsschiffe, die sich augenblicklich in deutscher Gewalt befinden, werden ohne Recht auf Gegenseitigkeit in den von den Alliierten und den Vereinigten Staaten bezeichneten Häfen zurückgegeben."

Die Dauer dieses Waffenstillstandes wurde vom Gegner auf nur 36 Tage beschränkt. Die Möglichkeit einer Verlängerung war dabei vorgesehen. Auf diese Weise gewann der Gegner die Handhabe zu immer neuen Erpressungen auch in Bezug auf die deutsche Handelsflotte.

Die Versorgung des ausgehungerten Deutschlands mit Lebensmitteln, auf die die deutschen Vertreter schon damals mit allem Nachdruck hinwiesen, gedachte man dabei zum Anlaß zu nehmen, um sich erst einmal in den Besitz der deutschen Schiffe zu setzen. Klar geht das auch aus den amtlichen Aufzeichnungen der deutschen Waffenstillstandskommission hervor, die bei der Behandlung dieser Angelegenheit in der Schlußsitzung folgende bedeutungsvollen Fragen und Antworten enthalten:

Admiral Wemyss: „Es ist beabsichtigt, die deutschen Schiffe in den bestehenden Pool für die Gesamtversorgung der Welt mit Lebensmitteln hineinzunehmen."

Gesandter Graf v. Oberndorff: „dabei bleiben doch diese Schiffe deutsches Eigentum?".
Admiral Wemyss vermied eine positive Antwort, schien aber sehr im Zweifel. —

Am 12. und 13. Dezember 1918 fanden in Trier die Verhandlungen zur erstmaligen Verlängerung des Waffenstillstandsabkommens vom 11. November 1918 statt. Von deutscher und alliierter Seite nahmen wieder die gleichen Vertreter teil.

In der ersten Sitzung der Verhandlungen zur Verlängerung des Waffenstillstandes gelangte zunächst eine Note der Alliierten zur Verlesung, die bereits vorher der deutschen Delegation übergeben worden war. Sie enthält u. a. einige Punkte, die die Handelsflotte betreffen. Es wird Beschwerde geführt, daß entgegen dem Waffenstillstandsabkommen vom 11. November 1918 bisher keines der von Deutschland zurückzuschickenden alliierten Schiffe in den Häfen der Entente angekommen sei, andererseits eine Reihe von Dampfern aus Antwerpen nach Nillingen an der deutsch-holländischen Grenze gebracht worden seien. In Bezug auf Artikel 30 des Waffenstillstandsabkommens führte die alliierte Note weiterhin Beschwerde darüber, daß die deutsche Regierung sich geweigert habe, die durch das deutsche Prisengericht kondemnierten Schiffe zu übergeben.

In der deutschen Antwortnote wurde der alliierten Note bezüglich der in deutschem Besitz befindlichen alliierten Schiffe, sowie der in belgischen Häfen liegenden Schiffe Rechnung getragen. Bezüglich der kondemnierten Schiffe wies man deutscherseits darauf hin, daß nach allgemein anerkanntem Völkerrecht spätestens durch den Urteilsspruch des zuständigen Prisengerichtes das Eigentum an einem genommenen feindlichen Schiff auf den Nehmestaat übergehe und infolgedessen kondemnierte Schiffe nicht unter den Wortlaut des Artikels 30 („appartenant aux Puissances Alliées et Associées") fielen. Es liege mithin in diesem Fall nicht nur keine Verletzung des Waffenstillstandsvertrages seitens Deutschlands, sondern eine über dessen Wortlaut hinausgehende Forderung der Alliierten vor. „Im Interesse der baldigen Herbeiführung des Friedens" wurde in der deutschen Note auch diese Forderung unter dem Vorbehalt angenommen, daß beim Friedensvertrag auch die Rückgabe der von den alliierten Prisengerichten kondemnierten deutschen Schiffe erfolge.

Mit der Annahme der alliierten Forderung betr. Artikel 30 durch die deutsche Antwortnote gehen zum ersten Male Schiffe deutschen Eigentums nach dem Waffenstillstand verloren.

Von ungleich größerer Bedeutung für die deutsche Handelsflotte war die zweite Sitzung der Waffenstillstandskommission am folgenden Tage. Schon am 12. Dezember hatte Staatssekretär Erzber-

ger darauf hingewiesen, daß die Deutschland in Aussicht gestellte Versorgung mit Lebensmitteln von den Alliierten bislang in keiner Weise in Angriff genommen worden sei. Gleich nach Eröffnung der zweiten Sitzung verlaß Marschall Foch ein Schreiben des amerikanischen Lebensmittelkommissars Hoover, in dem darauf hingewiesen wurde, daß Deutschland über 2,5 Millionen Schiffsraum verfüge. Er bitte um Antwort, ob diese Schiffe unter Kontrolle der Alliierten zur Verfügung gestellt werden könnten, um die Einfuhr von Lebensmitteln nach Deutschland zu organiseren. Auf die Gegenfrage Erzbergers: „was heißt Kontrolle?" erwiderte Admiral Wemyss: „Kontrolle heißt, daß diese Schiffe mit den Schiffen der Alliierten gemeinsam verwendet werden und daß in diesem Pool bestimmt wird, wie die Verteilung der Frachten vor sich geht." Erzberger antwortete: „Es darf aber als selbstverständlich angesehen werden, daß das deutsche Eigentum der Schiffe gewahrt bleibt und daß die Schiffe unter deutscher Besatzung fahren." Marschall Foch und Admiral Wemyss entgegneten: „selbstverständlich!". Auf Grund dieser Zusicherung gab sodann Staatssekretär Erzberger die Erklärung ab: „dann erkläre ich mich damit einverstanden und bitte, dies Herrn Hoover wissen zu lassen." Die Bereitwilligkeit, die deutsche Handelsflotte unter den angeführten Voraussetzungen zur Verfügung zu stellen, war damit zum ersten Male von amtlich deutscher Seite ausgesprochen worden. In der gleichen Sitzung wurde festgestellt, daß eine Kommission mit dem Sitz in Paris sich mit der Beschaffung der erforderlichen Lebensmittel befasse und eine andere in London mit deren Verteilung und mit dem Transport beauftragt sei. Von deutscher Seite wurde der Wunsch ausgesprochen, daß deutsche Schiffahrtssachverständige sowie Sachverständige auf dem Gebiete der Lebensmittelzufuhr baldmöglichst mit den entsprechenden alliierten Stellen in Verhandlungen eintreten könnten.

In dem Abkommen selbst, das die Verlängerung des Waffenstillstandes ausspricht, ist von der Zurverfügungstellung der deutschen Handelsflotte besonders nicht die Rede. Die Dauer des am 11. November 1918 abgeschlossenen Waffenstillstandes wurde um einen Monat verlängert, d. h. bis zum 7. Januar 1919. Auf deutschen Wunsch wurde diese Verlängerung um einen Monat, unter Vorbehalt der Zustimmung der alliierten Regierungen, bis zum Abschluß des Präliminarfriedens ausgedehnt. Diese Zustimmung erfolgte jedoch nicht. —

Der Waffenstillstand wurde daher im Januar 1919 nicht einfach verlängert, sondern von einer neuen Verhandlung mit einem weiteren Abkommen abhängig gemacht. Diese Verhandlungen, die

wieder in Trier am 15. und 16. Januar stattfanden, kosteten Deutschland letzten Endes den Besitz des weitaus überwiegenden Teiles seiner ihm noch verbliebenen Handelsflotte. Schon die Tatsache, daß in der ersten Vollsitzung der Waffenstillstandskommission am 15. Januar auf alliierter Seite neben den bisherigen Vertretern zwei weitere englische Marine-Offiziere teilnahmen, ließ erkennen, daß die Schiffsfragen dieses Mal im Vordergrund des Interesses stehen würden. Die zur Beratung stehenden Gesamtfragen wurden in 3 Vollsitzungen der Waffenstillstandskommission und daneben in 4 Sitzungen einer besonderen Finanzkommission und 3 Sitzungen einer entsprechenden Schiffahrtskommission behandelt.

Marschall Foch eröffnete die erste Vollsitzung am 15. Januar 1919 mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit besonderer Verhandlungen je einer besonderen Finanz- und Schiffahrts-Kommission. Die erstere konnte im Anschluß daran sogleich zusammentreten, da die deutschen Finanzsachverständigen zur Stelle waren. Die erste Sitzung der Schiffahrtskommission, der die bedeutungsvolle Aufgabe zugewiesen wurde, die deutsche Handelsflotte zum Zwecke der Beschaffung von Lebensmitteln für Deutschland zur Verfügung zu stellen, wurde ebenfalls noch für den gleichen Tag anberaumt, obgleich die eigentlichen deutschen Sachverständigen noch nicht anwesend waren. Tatsächlich befand sich die deutsche Sachverständigenkommission für Schiffahrtsfragen zur gleichen Stunde noch in Berlin und hatte amtliche Weisung, erst im Laufe des 15. Januar 1919 nach Trier abzufahren.[1])

In der ersten Vollsitzung wurde sodann wie früher eine Note über die Erneuerung des Waffenstillstandsabkommen vorgelegt, die sich erneut auch mit Artikel 30 des Waffenstillstandsabkommens befaßte. Es wird Klage darüber geführt, daß noch 24 Schiffe der Alliierten in den deutschen Häfen zurückgehalten würden und im Zusammenhang damit die Drohung beigefügt,

---

1) Staatsrat v. Braun, der damals Unterstaatssekretär im Kriegsernährungsamt und von der Reichsleitung zum Vorsitzenden der Kommission für Lebensmittelfragen und für die Handelsflotte ernannt worden war, schildert nach seinen Tagebuchaufzeichnungen im Januarheft 1923 der Süddeutschen Monatshefte, daß er bereits am 8. Januar 1919 Erzberger gegenüber das Verlangen gestellt habe, mit seiner Kommission zu den bevorstehenden Trierer Verhandlungen hinzugezogen zu werden. Dieses Ersuchen wurde jedoch abgelehnt und allen Einwendungen gegenüber war Erzberger von seinem ablehnenden Standpunkt nicht abzubringen. So kam es, daß man bei der ersten Vollsitzung und bei der ersten Sitzung der Schiffahrtskommission am 15. Januar 1919 ohne diese Sachverständigen verhandeln mußte.

„daß es unfehlbar eine schwerwiegende Rückwirkung auf die Versorgung Deutschlands haben wird, wenn nicht unverzüglich alle möglichen Maßnahmen getroffen werden, um die noch in deutschen Häfen liegenden alliierten Handelsschiffe in den alliierten Häfen abzuliefern".

In einer anschließenden Rede Erzbergers und in einer deutschen Antwortnote, die im Laufe des gleichen Tages übergeben wurde, konnte darauf hingewiesen werden, daß die diesbezüglichen alliierten Vorstellungen in Wirklichkeit schon überholt wären. Es seien nämlich 44 Embargo-Schiffe bereits abgegeben, 25 weitere z. Zt. schon unterwegs bezw. zur Abfahrt bereit. Von den am 12. Dezember geforderten Prisenschiffen hätten 11 Dampfer inzwischen die deutschen Gewässer verlassen. Die übrigen noch fehlenden Schiffe seien nicht fahrbar.

Die zweite Vollsitzung am 16. Januar 1919 beschäftigte sich in der Hauptsache mit dem inzwischen aufgesetzten Text des Abkommens zur Verlängerung des Waffenstillstandes. Da bezüglich der deutschen Handelsflotte der Abschluß eines besonderen Abkommens vorgesehen war, wurden in dieser Sitzung keine Fragen besprochen, die sich auf die Zurverfügungstellung bezogen. Allerdings waren damals der deutschen Delegation die Forderungen der Gegenseite durch die tagsvorher in der ersten Sitzung der Schiffahrtskommission mitgeteilten „Shipping terms" schon hinlänglich bekannt, wovon weiter unten die Rede sein wird. Auch in den 4 Sitzungen der Finanzkommission kamen Fragen der deutschen Handelsflotte nicht zur Sprache, mit Ausnahme des deutschen Angebotes in der dritten Sitzung der Finanzkommission am 16. Januar 1919, dahingehend, einen Teil der von den Alliierten zu liefernden Lebensmittel mit den von den alliierten Regierungen in Bezug auf die von ihnen benützte deutsche Handelsflotte gutgeschriebenen Netto-Frachtbeträgen zu bezahlen.

Dagegen brachte bereits die erste Sitzung der Schiffahrtskommission, die am 15. Januar 1919 3 Uhr nachmittags stattfand, völlige Klarheit über die Absichten der Alliierten. Da, wie bereits mitgeteilt, die deutschen Schiffahrts-Sachverständigen noch nicht zur Stelle sein konnten, standen in dieser ersten Sitzung 4 deutschen Vertretern 17 sachverständige Vertreter der alliierten Mächte gegenüber. Mr. Hurley, Vorsitzender des Schiffahrtsamtes der Vereinigten Staaten eröffnete die Sitzung mit der Erklärung, die Kommission sei zusammengetreten, um festzustellen, ob es möglich sein würde, unter gewissen Voraussetzungen zu einer Verwendung der deutschen Tonnage für die Versorgung Deutschlands zu kommen. Die Hauptaufgabe sei die Lösung der Transportfrage. Bei der Prüfung

derselben seien der „Relief Council" in Paris und die alliierte Kriegsleitung zu dem definitiven Beschluß gekommen, daß es erforderlich sei, die gesamte deutsche Handelstonnage der jetzt für die Weltversorgung verfügbaren Tonnage hinzuzufügen, um die Transporte sicher zu stellen, die für die Versorgung der Welt einschließlich einer gewissen Versorgung Deutschlands erforderlich seien.

Zum ersten Male wird hier klar und deutlich zum Ausdruck gebracht, daß die Zurverfügungstellung der deutschen Handelsflotte keineswegs in erster Linie die ausreichende Lebensmittelversorgung Deutschlands zum Ziele haben sollte. Charakteristisch ist auch, daß anschließend von alliierter Seite darauf hingewiesen wurde, daß das abzuschließende Abkommen ein Abkommen nichtmilitärischer Art (civil) sein sollte, unabhängig vom Waffenstillstandsvertrag und sonstigen Staatsverträgen. In Wirklichkeit war dem durchaus nicht so.

Der deutsche Vertreter, Kapitän Vanselow, erklärte zunächst, Vorbedingung irgendwelcher Verhandlungen sei eine befriedigende Antwort auf drei Fragen:

1. bleiben die Schiffe deutsches Eigentum?
   Antwort: Ja, das Eigentum wird durch diesen Vertrag nicht berührt.
2. behalten die Schiffe deutsche Besatzung?
   Antwort: Die Frage deutscher Besatzung ist keine Frage, die grundsätzlich verneint wird, sondern die Besatzung wird nach praktischen Grundsätzen der einzelnen Macht, der ein Schiff anvertraut wird, geregelt werden. Wir müssen unbedingt in der Lage sein, unsere Häfen vor dem Hineintragen des Bolschewismus schützen zu können. Für die Repatriierung abgemusterter einzelner Besatzungen wird im Einzelfall gesorgt werden.
3. werden die deutschen Schiffe in Bezug auf Frachtraten ebenso behandelt wie andere Schiffe, die von den alliierten Organisationen gechartert sind?
   Antwort: Deutschland soll keine niedrigeren Frachtsätze erhalten, als die niedrigsten irgendeiner Nation für Schiffe derselben Art und Größe.

Sodann wurden die Shipping terms verlesen, die folgenden Wortlaut hatten:

„1. Die gesamte deutsche Handelsflotte (umfassend alle Passagier- und Frachtschiffe, sofern sie nicht von einer von den Alliierten einzusetzenden Kommission ausgenommen werden), soll den Alliierten und den Vereinigten Staaten sofort zur Verfügung gestellt werden zum Zwecke der Vergrößerung des Weltschiffs-

raumes, aus dem der Schiffsraum entnommen werden kann, der für die Versorgung Europas und Deutschlands mit Nahrungsmitteln erforderlich ist.

Die Alliierten und die Vereinigten Staaten übernehmen die Handhabung dieser Flotte, die durch die Agentur des Allied Maritime Transport Council (Seetransport-Ausschuß der Alliierten) oder irgend eines anderen Organes ausgeübt wird, das sie für diesen Zweck schaffen oder bestimmen werden.

2. Die deutschen Handelsschiffe sollen den Alliierten und den Vereinigten Staaten in den Häfen und unter den Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, die von den Alliierten und den Vereinigten Staaten vorgeschrieben werden. Sie sollen mit voller Ausrüstung, sowohl was Mannschaft als Betriebsmaterial anbetrifft, übergeben werden.
3. Für den Fall, daß die Schiffe, die in neutralen Häfen liegen, sei es infolge Mangels an Personal oder infolge anderer Gründe, nicht ohne Hilfe die ihnen bezeichneten Häfen erreichen können, soll Deutschland diese Schiffe in den Häfen aushändigen, in denen sie sich zur Zeit befinden. Diese Aushändigung ist der in Betracht kommenden neutralen Regierung vorher anzukündigen.
4. Deutsche Handelsschiffe sollen in See mit einer alliierten Flagge oder mit alliierten Flaggen fahren.
5. Die Alliierten und die Vereinigten Staaten dürfen diejenigen Maßnahmen treffen, die ihnen ratsam erscheinen, um den internationalen Schutz der Schiffe, die Sicherheit der Navigation und die Aufsicht über die Mannschaft sicher zu stellen. Wenn notwendig, dürfen sie eine bewaffnete Wache auf die Schiffe setzen. Die Gesetze desjenigen Staates welcher das Schiff im Namen der Alliierten und der Vereinigten Staaten übernommen hat, sollen auf das Schiff Anwendung finden.
6. Die Alliierten und die Vereinigten Staaten dürfen zur teilweisen oder völligen Ablösung der Besatzung schreiten. Deutsche Offiziere und Mannschaften, die auf diese Weise ersetzt werden, sollen nach Deutschland zurückgebracht werden.
7. Alle deutschen Handelsschiffe sollen den Alliierten und den Vereinigten Staaten innerhalb einer noch festzusetzenden Zeitspanne ausgehändigt werden.

Der Zustand von Schiffen, die bis zum Ende dieser Zeitspanne nicht haben auslaufen können, soll durch eine von den Alliierten und den Vereinigten Staaten zu bestimmende Kommission festgestellt werden.

8. Die voranstehenden Bedingungen gelten nur für die Benutzung von Schiffen während des Waffenstillstandes und für eine solche weitere Zeitspanne, wie sie von den Alliierten und den Vereinigten Staaten bestimmt werden wird.

Das obige Übereinkommen greift der endgültigen Verfügung über diese Schiffe nicht vor."

Im Hinblick auf die der Verlesung der Shipping terms vorhergegangene Beantwortung der deutschen Fragen mußte dieser Vertragsentwurf sehr überraschen. Wie sollten nicht für das Eigentum der deutschen Schiffe Befürchtungen entstehen, wenn der Gegner durch seine Organe eigenmächtig die Handhabung der deutschen Handelsflotte übernahm, die Schiffe unter seine eigenen Gesetze stellte und vor allen Dingen sie nur mit einer alliierten Flagge fahren ließ? Bezüglich des Verbleibens deutscher Besatzungen redete Artikel 6 eine nur zu deutliche Sprache, in dem Sinne, daß diese deutsche Forderung durchaus nicht grundsätzlich zugestanden wurde.

Der Geist, in dem diese Shipping terms abgefaßt waren, wird einem klarer, wenn man sich vergegenwärtigt, wie bereits in jener Zeit in amtlichen alliierten Kreisen die Zurverfügungstellung unserer Handelsflotte aufgefaßt wurde. Vier Tage vor der voranstehend geschilderten Sitzung der Schiffahrtskommission, nämlich am 11. Januar 1919, schrieb der italienische Ernährungsminister Dr. Crespi über die Pläne der Alliierten betr. der deutschen und österreichischen Schiffe im Liverpooler „Journal of Commerce" u. a. wie folgt:

„Dieselben Grundsätze (wie hinsichtlich der jetzt an Italien ausgelieferten österreichischen Handelsflotte) werden Anwendung finden auf die heute über die ganze Welt zerstreuten 2 500 000 Tonnen deutscher Kauffahrteischiffe. Alle diese Schiffe werden schließlich unter den Alliierten und den Vereinigten Staaten nach einem Schlüssel verteilt werden, der auf der Friedenskonferenz festgelegt wird."

Es zeigte sich dann auch später, daß der italienische Minister die Wahrheit gesprochen hatte.

In der ersten Sitzung der Schiffahrtskommission erfolgte von deutscher Seite nach Verlesung der Shipping terms keine Festlegung auf irgendwelche Forderungen oder Einzelheiten. Kapitän Vanselow gab nur die Erklärung ab, daß die anwesenden Herren keine Sachverständigen seien und daß diese noch erwartet würden, daß aber voraussichtlich eine Einigung über die Benutzung des deutschen Schiffsraumes zustande kommen würde.

Die deutschen Schiffahrtssachverständigen konnten jedoch nicht mehr in die im Fluß befindlichen Verhandlungen entscheidend eingreifen, denn vor der zweiten Sitzung der Schiffahrtskommission kam

es bereits in der Schlußsitzung über die Verlängerung des Waffenstillstandes am 16. Januar 1919 zur endgültigen Beschlußfassung über die Angelegenheit der Handelsflotte. Kaum eine Stunde vor Eröffnung dieser Schlußsitzung waren die deutschen Schiffahrtssachverständigen erst in Trier angelangt. Gegenüber der Aufforderung Erzbergers innerhalb einer halben Stunde mit ihm die Antwort zu beraten, die den Alliierten auf ihre Schiffsforderungen zu erteilen sei, erklärten Staatsrat v. Braun und die Vertreter der Reedereien einmütig, daß es vollkommen unmöglich sei, über diese harten, die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands aufs schärfste bedrohenden Bestimmungen in einer so kurzen Frist sich gutachtlich zu äußern. Sie müßten unter allen Umständen verlangen, daß sie bis zum nächsten Vormittage Zeit hätten, um den Entwurf genau durchzustudieren und so wenigstens die Erleichterungen durchzusetzen, die für die Lebensnotwendigkeiten Deutschlands unentbehrlich seien. Anschließend wurde dann ein Vorschlag aufgestellt, der für die Fassung eines kurzen Artikels zur Aufnahme in den Waffenstillstandsvertrag dienen sollte.[1])

---

1) In einem Briefe, den Geh. Rat Cuno von der Hamburg-Amerika-Linie am 31. Januar 1919 an den Staatssekretär Erzberger richtete, und der Aufnahme in die Aufzeichnungen der Waffenstillstandskommission gefunden hat, ist zu den geschilderten Vorgängen wie folgt Stellung genommen: „.... In der Besprechung, die unmittelbar nach meiner Ankunft stattfand, lehnte ich es zunächst grundsätzlich ab, bei der Kürze der Zeit und der Wichtigkeit des Gegenstandes, sowie der Abwesenheit der beiden anderen Sachverständigen, auf die Verhandlung der Shipping terms einzugehen. Ew. Excellenz erklärten, daß Marschall Foch Sie um 5 Uhr englische Zeit erwarte und ohne die Erledigung der Schiffahrtsfrage den Waffenstillstand nicht verlängern wolle. Die einzige Möglichkeit erschiene Ihnen, nachdem Sie bereits laut dem vorgegebenen Protokoll und den Waffenstillstandsverhandlungen die Zurverfügungstellung der Handelsflotte ausgesprochen hätten, eine allgemeine Klausel zu finden, die in den Waffenstillstandsvertrag aufgenommen würde mit dem Vorbehalt, daß die Shipping terms dann am folgenden Tage zwischen den Sachverständigen beraten und beschlossen werden sollten.

Wir versuchten darauf gemeinsam mit den anderen Herren eine Formel zu finden, an deren Fassung ich mich mit Vorschlägen insofern beteiligte, als ich Wert darauf legte, daß eine unbedingt maßgebende Mitwirkung der deutschen Regierung in London gesichert sein müsse und bestimmte Kategorien von Schiffen usw. ausgeschlossen werden müßten. Ich habe dann ausdrücklich erklärt, daß ich zu der Formel mein Einverständnis nicht geben könne, sondern weder ja noch nein sagen könne, weil ich mich nicht befugt halte, in einer so wichtigen Lebensfrage der deutschen Handelsschiffahrt allein und in Abwesenheit namentlich des Herrn Generaldirektors Heineken eine Erklärung abzugeben. Die Formel wurde dann der alliierten Schiffahrtskommission hereingegeben und, nachdem diese ablehnende Stellung genommen hatte, von Ew. Excellenz mit dem Marschall Foch besprochen ..... gez. Cuno."

Zu Beginn der Vollsitzung, die sich fast ausschließlich mit der Frage der Zurverfügungstellung der deutschen Handelsflotte beschäftigte, erklärte zunächst Marschall Foch, daß er bis um 7 Uhr Zeit gebe — also $1^1/_2$ Stunde — um in dieser Zeit das definitive Abkommen der Schiffahrtsfrage zu regeln. Das sei auch die Voraussetzung für die Unterzeichnung des Abkommens zur Verlängerung des Waffenstillstandes. Demgegenüber machte Staatssekretär Erzberger den Vorschlag, lediglich ein generelles Abkommen zwecks Aufnahme in das eigentliche Waffenstillstandsabkommen zu treffen, durch das die deutsche Handelsflotte während des Waffenstillstandes für die Versorgung Deutschlands und Europas mit Lebensmitteln zur Verfügung gestellt werde. Die Einzelbedingungen des Abkommens könnten dann von den Sachverständigen am nächsten Tage durchgesprochen werden. Er brachte darauf den schon erwähnten deutschen Vorschlag zur Verlesung, der folgenden Wortlaut hatte:

„Um die Versorgung Deutschlands und des übrigen Europas mit Lebensmitteln sicherzustellen, wird die deutsche Regierung alle Maßnahmen treffen, die nötig sind, um die ganze deutsche Handelsflotte während des Waffenstillstandes unter Kontrolle der alliierten Mächte und der Vereinigten Staaten im Einvernehmen mit Deutschland dieser Versorgung dienstbar zu machen.

Durch die Kontrolle wird das deutsche Eigentum an den Schiffen nicht berührt und deutsche Besatzung nicht ausgeschlossen. Für die Benutzung der deutschen Schiffe wird eine angemessene Entschädigung gezahlt.

Alle Einzelheiten, sowie bestimmte Ausnahmen für einzelne Schiffe und Schiffsgattungen werden durch ein alsbald zu schließendes Sonderabkommen geregelt."

Marschall Foch, der es lieber gesehen hätte, wenn bereits auf der Schlußsitzung ein Beschluß über die gesamten Shipping terms gefaßt worden wäre, erklärte sich schließlich bereit, in einer Sonderberatung der alliierten Vertreter den deutschen Vorschlag zu behandeln, wobei Staatssekretär Erzberger noch besonders betonte, daß Wesentliches an seinem Vorschlag nicht geändert werden könne. Die alliierte Sonderberatung zog sich nahezu zwei Stunden hin. Nach Rückkehr erklärte sich Marschall Foch im Prinzip mit dem Vorschlag des Staatssekretärs Erzberger einverstanden und legte seinerseits einen Vorschlag vor, von dem es in dem Bericht der deutschen Waffenstillstandskommission lediglich heißt, daß er „eine etwas abweichende Fassung" hatte. Er lautet:

„Um die Lebensmittelversorgung Deutschlands und des übrigen Europas sicherzustellen, wird die deutsche Regierung alle nö-

tigen Maßnahmen treffen, um während der Dauer des Waffenstillstandes die ganze deutsche Handelsflotte der Kontrolle und der Flagge der alliierten Mächte und der Vereinigten Staaten, denen ein deutscher Delegierter beigegeben ist, zu unterstellen.

Diese Vereinbarung greift in keiner Weise der endgültigen Verfügung über diese Schiffe vor. Die Alliierten und die Vereinigten Staaten können, falls sie dies für nötig erachten, die Bemannung ganz oder teilweise ablösen. Die auf diese Weise zurückgeschickten Offiziere und Schiffsmannschaften sollen nach Deutschland zurückbefördert werden.

Für die Verwendung dieser Schiffe wird eine angemessene Vergütung gewährt, die durch die alliierten Regierungen festgesetzt wird. Alle Einzelheiten, sowie die für die verschiedenen Schiffsgattungen zu beschließenden Ausnahmen werden durch eine besondere Vereinbarung geregelt, die unverzüglich getroffen werden muß."

Nach kurzer Prüfung dieses alliierten Gegenvorschlags erklärte sich die deutsche Delegation bereit, auch diese Formulierung anzunehmen und bereits 10 Minuten, nachdem die Vollsitzung wieder aufgenommen war, wurde das Abkommen zur Verlängerung des Waffenstillstandes, in dem die getroffene Regelung betr. der deutschen Handelsflotte als Artikel VIII Aufnahme gefunden hatte, um 7 Uhr 50 Min. unterzeichnet.

Es braucht kaum noch besonders betont zu werden, daß der erwähnte alliierte Gegenvorschlag mit dem deutschen diesbezüglichen Vorschlag viel weniger in Beziehung gebracht werden kann, als vielmehr mit den Shipping terms, von denen er geradezu einen zusammenfassenden Auszug darstellt. Infolge der Unterzeichnung dieses Abkommens kam Deutschland um den Besitz seiner Handelsflotte und die Hoffnung der deutschen Waffenstillstandsdelegation,

„daß die Sonderkommission zur Regelung der Einzelheiten und zur Besprechung der bei der Ablieferung zuzulassenden Ausnahmen dem deutschen Standpunkt noch eine gewisse Bewegungsfreiheit geben würde",

mußte bereits am 16. Januar abends nahezu aussichtslos erscheinen.[1])

1) Das Trierer Abkommen vom 16. Januar 1919 fand hinsichtlich seiner Bestimmungen über die deutsche Handelsflotte in Deutschland schärfste Kritik. Auf der einen Seite wurde der Vorwurf erhoben, daß man die deutsche Flotte „ausgeliefert" habe, während Staatssekretär Erzberger demgegenüber versicherte, daß es sich lediglich um eine „Zurverfügungstellung" handle. Auf eine Anfrage des Abg. Frhr. v. Richthofen, „unter welchen Voraussetzungen sich die deutsche Waffenstillstandskommission zu der Auslieferung der deutschen Handelsflotte bereit gefunden

Zwei Stunden nach der Unterzeichnung des entscheidenden Abkommens zur Verlängerung des Waffenstillstandes trafen sich die deutschen und die alliierten Schiffahrtssachverständigen zu einer informellen Sitzung, die lediglich eine Vorbesprechung sein sollte für die Hauptsitzung der Schiffahrtskommission. Beratungsgegenstand waren die Shipping terms. Der deutsche Waffenstillstandsbericht spricht selbst davon, daß keinerlei Entgegenkommen zu verspüren war, das nicht durch den Wortlaut des Waffenstillstandsvertrages erzwungen werden konnte. Von deutscher Seite wurde versucht, die deutsche Mitwirkung bei der Bestimmung der Ausnahmen, bei der Verteilung der Schiffe auf bestimmten Dienst, bei der Frage der Besetzung mit deutschen oder fremden Mannschaften, bei der Anwendung bestimmten Rechts auf deutsches Personal und deutsche Schiffe sicherzustellen.

Am anderen Tage, dem 17. Januar 1919 fand zunächst eine Vorbesprechung der deutschen beamteten und nichtbeamteten Sachverständigen statt. Die beiden Vertreter der größten deutschen Reedereien, Geh. Rat Cuno von der Hapag und Generaldirektor Heineken vom Nordd. Lloyd erklärten bei dieser Gelegenheit, daß sie den Schiffahrtsvertrag nicht unterschreiben und sich auch nicht an der Schlußkonferenz beteiligen würden.[1])

---

habe" veröffentlichte Staatssekretär Erzberger am 12. Februar 1919 zu seiner Rechtfertigung einen Artikel in der „Berliner Börsen-Zeitung." Im großen und ganzen folgt er darin dem bereits öfters erwähnten Bericht der deutschen Waffenstillstandskommission. Besonders bemerkenswert ist ein Satz, der sich an die Besprechung der erstmaligen Verlesung der Shipping terms anschließt und in dem es heißt: „die deutschen Handelsschiffe sollen unter deutscher Flagge fahren." Tatsächlich findet sich eine Unterlage für diese Feststellung in den Berichten der deutschen Waffenstillstandskommission weder in den Ausführungen auf alliierter noch auf deutscher Seite. Von deutscher Flagge ist dabei nirgendwo die Rede.

1) Mit Bezug auf diese Vorbesprechung richtete Geh. Rat Cuno an den Vorsitzenden der deutschen Waffenstillstandskommission einen Brief, in dem es u. a. heißt: „..... In der Sitzung der deutschen Unterhändler am folgenden Morgen im Hotel zur Post habe ich ausdrücklich folgende Erklärung abgegeben: Ich sähe mich genötigt, gegen die ganze Art und Weise, wie in einer so wichtigen Lebensfrage des deutschen Wirtschaftslebens gehandelt würde, insbesondere aber gegen die zu späte Berufung der Sachverständigen und gegen die Hast, mit der Beschlüsse von größter Bedeutung und Tragweite gefaßt würden, förmlichen Protest zu erheben, müßte es ablehnen, die Shipping terms meinerseits zu unterzeichnen und den von mir vertretenen Reedereien alle weiteren Maßnahmen, namentlich aber die Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen das Reich, in dem Umfang vorbehalten, in dem aus diesem Waffenstillstandsabkommen ihnen ein Schaden erwüchse. Gleichzeitig bat ich, von einer Teilnahme an der auf 10 Uhr festgesetzten Sitzung mit den Alliierten absehen zu dürfen. gez. Cuno."

In der Schlußkonferenz der Schiffahrtskommission, bei der auf der Gegenseite lediglich die Vertreter von England und Amerika das Wort führten, lehnten diese irgendwelche Zugeständnisse grundsätzlicher Natur ab, indem sie darauf hinwiesen, daß ja schon alles im Waffenstillstandsabkommen abgemacht worden sei und es sich hier nur noch um die Ausführung dieser Bestimmungen handle. Das, was tatsächlich zugesagt wurde, z. B. daß abgelöste deutsche Mannschaften auf Kosten der assoziierten Regierungen heimbefördert werden sollten, oder daß sich der innere Dienstbetrieb auf den deutschen Schiffen für die an Bord befindliche deutsche Mannschaft „soweit als möglich" nach deutschen Gesetzen regeln solle, erscheint im Hinblick auf das Ganze unwesentlich. Bezüglich der „Ausnahmen" wurde festgestellt, daß der Begriff „Merchant ship" Fischereifahrzeuge nicht in sich schließe und daß in Bezug auf die Küstenfahrzeuge die Absicht bestehe, die kleinen Küstenfahrzeuge außerhalb des Abkommens zu lassen. Im übrigen wurde der deutsche Vorschlag angenommen, dahingehend, daß eine besondere Kommission die „details and exceptions" in einer weiteren Verhandlung regeln solle, da es unmöglich sei, der Forderung des Artikels VIII des Abkommens zur Verlängerung des Waffenstillstandes, diese Vereinbarung unverzüglich zu treffen, so schnell gerecht zu werden. Es wurde in Aussicht gestellt, daß im Februar in Spa die Einzelbestimmungen über die Fristen und über die Reihenfolge der Auslieferung der Schiffe und über besonders zu begründende Ausnahmen festgelegt werden sollten. Aber schon in dieser Sitzung der Schiffahrtskommission blieb nicht der geringste Zweifel, daß an dem Grundsatz der Wegnahme der deutschen Handelsflotte nichts mehr zu ändern sei. Ein Vertreter der Alliierten gab auch noch zu erkennen, daß die exceptions sich lediglich auf Schiffe meist kleineren Frachtraumes, die im allgemeinen nur in der Ostsee in Betrieb waren, beziehen würden und nicht auf die deutschen Fracht- und Passagierdampfer, die während des Krieges unbeschädigt in deutschen Häfen gelegen hatten.

Am Schluß dieser Sitzung wurde ein „Abkommen über die Versorgungsmaßnahmen und die Benutzung deutscher Tonnage" geschlossen, das im großen und ganzen den weiter oben wiedergegebenen Shipping terms, selbst im Wortlaut, entspricht. —

Die vorgesehenen Verhandlungen der beiderseitigen Schiffahrtskommissionen in Spa fanden vom 6. bis 8. Februar 1919 unter dem Vorsitz des Admiral Hope statt. Grundlage der Verhandlungen sollte die Festlegung der Ausführungsbestimmungen zum Trierer Abkommen sein.

Die alliierte Kommission legte zu Beginn der Konferenz „Bemerkungen" zum Trierer Abkommen vor, zu denen dann von deutscher Seite eingehend Stellung genommen wurde. In diesen „Bemerkungen" gingen die Alliierten z. T. weit über die in Trier getroffenen Abmachungen hinaus. Dabei wurde von der deutschen Delegation vor allem folgendes beanstandet:

1. Die nunmehr erhobene Forderung auf Einbeziehung der Neubauten;
2. die nur provisorische Festsetzung der „Ausnahmen";
3. die sofortige Entfernung aller Mannschaften von Bord der deutschen Schiffe, während in Trier zu erkennen gegeben worden sei, daß ein solcher Fall lediglich eine Ausnahme darstelle;
4. die Ablehnung einer Mitteilung der genauen Einzelheiten betr. die Charterbedingungen;
5. die anscheinend vorliegende Absicht, der deutschen Regierung die Verfügung über die Frachteinnahmen zu entziehen. (Deutscherseits blieb das Angebot aufrechterhalten, diese Frachteinnahmen zur Bezahlung der Lebensmittel zur Verfügung zu stellen);
6. die Absicht, dem deutschen Delegierten bei dem Transport-Council die volle Mitwirkung zu versagen.

An „exceptions" wurden im Verlauf der Verhandlungen deutscherseits gefordert:

1. Alle Schiffe unter 2 500 Br. R. T.
2. Die in den Händen der Marineverwaltung befindlichen Handelsschiffe zum Zwecke des Schutzes der deutschen Ostgrenze gegen die Bolschewisten und der Heimbeförderung der außerhalb Deutschlands befindlichen deutschen Kriegsgefangenen und Zivilinternierten.
3. Tankdampfer.
4. Schiffsraum für die nordeuropäische Erz- und Kohlenfahrt von insgesamt 250 000 Tonnen Tragfähigkeit über die beantragten Schiffe von 2500 Br. R. T. hinaus.
5. Schiffe, die vor Abschluß des Trierer Abkommens an fremde Regierungen verchartert waren (Spanien, Chile).
6. Schwerbeschädigte Schiffe, die während des Waffenstillstandes nicht wieder fahrtbereit hergestellt werden können.

Die deutsche Delegation ließ keinen Zweifel darüber, daß vor definitiver Festsetzung der Ausnahmen die Zurverfügungstellung der deutschen Handelsflotte nicht erfolgen könne. Weiterhin wurde deutscherseits betont, daß, da die deutsche Handelsflotte für die Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln hergegeben werde, die Abkommen über die Lebensmittelversorgung, deren Finanzierung und

die Zurverfügungstellung der deutschen Handelsflotte, als ein Ganzes angesehen werden müßten.

Demgegenüber versuchten die alliierten Vertreter ohne irgendwelche Zugeständnisse oder Bindungen, möglichst bald in den Besitz der deutschen Schiffe zu gelangen. Bei dieser Sachlage war ein positives Ergebnis der Verhandlungen in Spa nicht zu erwarten und, ohne noch der deutschen Delegation Gelegenheit zu geben, die von ihr gemachten Einwendungen vollständig und ausführlich zu begründen, reisten die alliierten Vertreter überstürzt ab. Der Standpunkt der deutschen Schiffahrtskommission wurde daraufhin in einem Memorandum zum Ausdruck gebracht. —

Am 14. Februar 1919 traf man sich in Trier zum dritten Male zum Zwecke der Verlängerung des Waffenstillstandes. Auch in diesen Verhandlungen spielten die Schiffahrtsfragen eine große Rolle und trat deutlich das Bestreben der Alliierten hervor, möglichst bald den tatsächlichen Besitz über die deutsche Handelsflotte anzutreten. Wenige Tage vor Eröffnung dieser Waffenstillstandsverhandlungen hatten die Franzosen in diesem Streben bereits 5 deutsche Dampfer, die zu Gefangenen-Rücktransporten verwandt worden waren, in Cherbourg widerrechtlich zurückgehalten. Charakteristisch war die Antwort des englischen Admirals Hope auf den diesbezüglichen deutschen Protest:

> „Nach meiner Meinung unterstehen alle deutschen Schiffe, welche jetzt auf See fahren, der Kontrolle der alliierten Regierungen in irgend einer Weise. Es ist daher gleichgültig, ob dieselben sich in Cherbourg oder in Hamburg befinden."

Der Aufnahme der Verhandlungen über die Erneuerung des Waffenstillstandsabkommens ging eine Note vom 14. Februar 1919 voraus, in der es hinsichtlich Artikel VIII des Waffenstillstandsabkommens vom 16. Januar 1919 folgendermaßen heißt:

> „Die Anwendung dieses Artikels ist in der Weise zu verstehen, daß:
>
> die gesamte Handelsflotte, — die im Bau befindlichen Schiffe, die im Stande sind, innerhalb der nächstfolgenden 6 Monate in See zu stechen, einbegriffen — unverzüglich zur Verfügung gestellt werden soll, sei es in den alliierten Häfen, sei es in den Häfen der neutralen Länder, wovon die alliierten und assoziierten Regierungen unverzüglich durch die deutsche Regierung telegrafisch in Kenntnis gesetzt werden sollen.
>
> Diese Zurverfügungstellung wird vor sich gehen unter der Mitarbeit der deutschen Delegierten, die in der Klausel VIII des Waffenstillstandes vom 16. Januar vorgesehen sind, und

deren Funktionen sich auf die eines Informations- oder Verbindungsagenten beschränken sollen."

Demgegenüber wurde von der deutschen Delegation, genau so wie es bereits in den Schiffahrtsverhandlungen in Spa Anfang Februar geschehen war, zunächst mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, daß Deutschland die Frage der Lebensmittelversorgung, des Finanz- und des Tonnageabkommens als ein einziges Ganzes gemäß Wortlaut und Sinn des Waffenstillstandsvertrages vom 16. Januar ansehe. Die deutsche Handelsflotte könne infolgedessen solange nicht zur Verfügung gestellt werden, als auch über die beiden anderen Fragen befriedigende Abkommen nicht getroffen worden seien. Wenn bisher diese Abkommen nicht geschlossen werden konnten, so sei das auf das Verhalten der alliierten Delegationen zurückzuführen. In einer weiteren deutschen Note und in der ersten Vollsitzung der Waffenstillstandskommission am 14. Februar 1919 betonte weiterhin Reichsminister Erzberger im Einzelnen den deutschen Standpunkt gegenüber den Shipping terms und deren neuester Auslegung durch die Alliierten in Anlehnung an das Memorandum der deutschen Schiffahrtsdelegation vom 12. Februar 1919. Vor allem der englische Admiral Browning machte bei der Besprechung dieser Frage die größten Schwierigkeiten.

In fünf gemeinschaftlichen Sitzungen der Finanz- und Lebensmittelkommissionen, die in der Zeit vom 14. bis 16. Februar in Trier neben den eigentlichen Vollsitzungen der Waffenstillstandskommission geführt wurden, kamen ebenfalls die mit der Zurverfügungstellung der deutschen Handelsflotte zusammenhängenden Fragen wiederholt zur Sprache. Weil aber die Vertreter der Alliierten keine genügenden Vollmachten besaßen, blieb es lediglich bei Vorverhandlungen, ohne daß eine Einigung der beiderseitigen Auffassungen erzielt werden konnte.

In der Nachmittagssitzung vom 16. Februar wurden die Verhandlungen über die weitere Verlängerung des Waffenstillstandes zu Ende geführt. Das diesbezügliche Abkommen enthält keine Bestimmungen über die deutsche Handelsflotte. Durch Marschall Foch wurde vielmehr in dieser Schlußsitzung der deutsche Standpunkt anerkannt, daß das Lebensmittel-, das Finanz- und das Schiffahrtsabkommen ein untrennbares Ganzes bildeten und späterhin gemeinsam abgeschlossen werden müßten. Man kam überein, diese Verhandlungen im Laufe der nächsten Tage in Spa aufzunehmen. —

Die deutsche Waffenstillstandskommission, namentlich ihr Führer, Reichsminister Erzberger, erfuhren in der deutschen Öffentlichkeit zumeist eine geradezu vernichtende Beurteilung. Erzberger gab man in der Hauptsache beinahe die alleinige Schuld an

dem Verlust der deutschen Handelsflotte. Es ist richtig, daß der deutsche Delegationsführer während der Verhandlungen von einem unbegreiflichen Optimismus beherrscht war und fest an die spätere Rückgabe der Handelsflotte glaubte; auch eine Reihe schwerer taktischer Fehler sind ihm nachzuweisen; unverzeihlich bleibt vor allem, daß man die Sachverständigen nicht rechtzeitig heranzog. Alles das berechtigt aber nicht zu dem erwähnten Verdammungsurteil.

Kein Zweifel kann darüber bestehen, daß unsere Gegner damals sehr genau wußten, was sie wollten und nachdem der Waffenstillstand von Deutschland einmal angenommen war, besaßen sie auch die Mittel, um ihren Willen durchzusetzen. Von vornherein erschien die Auslieferung der deutschen Handelsflotte den Engländern ebenso wichtig, wie etwa den Franzosen irgendwelche territorialen Forderungen. Die für Deutschland unter den gegebenen Voraussetzungen unbedingt notwendigen Verlängerungen des Waffenstillstandes wären ohne die „Zurverfügungstellung" der deutschen Handelsflotte zweifellos nicht zu erreichen gewesen. Ob diese deutsche Zusage in einem besonderen Abkommen gemacht worden wäre, oder generelle Aufnahme im eigentlichen Vertrag fand, erscheint unerheblich; die unheilvolle Verstrickung zwischen Handelsflotte und Waffenstillstandsbedingungen hätte keine deutsche Waffenstillstandskommission zu lösen vermocht. Tatsächlich wurde ja das eigentliche Schiffahrtsabkommen, in dem die Einzelheiten der „Zurverfügungstellung" geregelt werden sollten, späterer Beschlußfassung vorbehalten und dadurch Zeit gewonnen. Die Auslieferung der Schiffe erfolgte dann auch in der Hauptsache zu einer Zeit, in der inzwischen die Friedensbedingungen bekannt geworden waren, die keinen Zweifel über das der deutschen Handelsflotte zugedachte Schicksal mehr übrig ließen.

> „An sich war die Aufzwingung derartiger wirtschaftlicher Opfer in einem Waffenstillstandsvertrag schon ein völliges Novum. Ob England sich mit diesem Verfahren, historisch gesehen, einen Dienst erwiesen hat, darf noch dahingestellt bleiben. Denn gerade die Forderung auf Hingabe der gesamten Handelsflotte einer großen schiffahrttreibenden Nation im Augenblick tiefster militärischer Not stellt ein völlig neues Verhältnis zwischen Krieg und Handelsflotte her. Gerade England hat auf dem Gebiet internationaler Abmachungen über die Seeschiffahrt sehr oft erkennen lassen, daß es alle jene Bestimmungen ablehnt, die auch ihm gegenüber einmal zur Anwendung kommen könnten. Wenn es im vorliegenden Falle anders gehandelt hat, so kann dies nur damit erklärt werden, daß sich England vor einer militärischen Katastrophe, wie sie im Jahre 1918 über uns kam, auf Generationen hinaus sicher

fühlt, und daß schon damals der Entschluß feststand, der deutschen Seegeltung im Friedensvertrag den Garaus zu machen. In der Tat waren die Bestimmungen des Friedensvertrags nichts anderes als eine Präzisierung der Rechte, die bereits im Waffenstillstandsabkommen umschrieben waren. Auch auf diesem Gebiet haben unsere Gegner ihren Erfolg bis zum letzten auszunutzen verstanden."[1])

Zum Waffenstillstandsabkommen sagt Stubmann hinsichtlich der deutschen Handelsflotte weiterhin:[2])

„So trat die deutsche Seeschiffahrt in der Auffassung unserer Gegner bereits als geopfert in den Bannkreis der Waffenstillstandsbedingungen ein. Um so vorsichtiger hätte von deutscher Seite jede Bestimmung abgewogen werden müssen, die bei den Verhandlungen in Trier Gestalt annahm. Ob bei der damaligen Lage die Möglichkeit bestand, durch Widerstand oder Einwendungen die uns vorgelegten Bedingungen zu verbessern, kann man, namentlich hinsichtlich des Leidensweges über Versailles und Spa, bezweifeln. Daß aber von deutscher Seite eilfertig und fatalistisch im Januar 1919, ohne ernstliche Mitarbeit von Fachleuten, in einer unsagbar groben und wirtschaftlich vieldeutigen Form „die ganze deutsche Handelsflotte" der Kontrolle und Flagge unserer Gegner unterstellt wurde, ohne daß von deutscher Seite schwerer Widerstand geleistet wurde, — das hat ohne Zweifel das Urteil über unsere Schwäche und Nichtigkeit im Kreise der Entente erheblich verschärft. Einem Gegner, der den Rest seiner Handelsflotte in wenigen Stunden fahren läßt, konnte man alles aufzwingen, — so wird man namentlich in England, wo man die Bedeutung der Reederei zu schätzen wußte, damals oft genug gesagt haben. Dennoch: zu ändern gewesen wäre wohl zunächst das Geschick der verbliebenen deutschen Seehandelsmacht nicht. Sie war von langer Hand verurteilt; nur daß um sie von unserer Seite nicht bis zur letzten Instanz sozusagen „prozessiert wurde", drückte auf unser Ansehen und steigerte m. E. die Schwere der später erdachten Lasten des Friedensvertrags." —

---

1) P. Stubmann: Der Friedensvertrag und die Seeschiffahrt, S. 131/132;
2) P. Stubmann: S. 130.

2. Die Verhandlungen in Spa vom 4.—5. März und das Brüsseler Abkommen vom 14. März 1919[1])

In Anerkennung des deutschen Standpunktes, daß das Schiffahrts-, das Lebensmittel- und das Finanzabkommen ein untrennbares Ganzes bildeten, traten die drei entsprechenden Kommissionen am 4. März 1919, zunächst wiederum in Spa zu den vorgesehenen erneuten Verhandlungen zusammen. Verhandlungsleiter war der gemeinsame Vorsitzende der alliierten Kommissionen, Admiral Hope; auf deutscher Seite stand ihm Unterstaatssekretär v. Braun gegenüber.

In der Vormittagssitzung vom 4. März wurden zwei Memoranden der alliierten Regierungen überreicht, worin die Bedingungen über eine teilweise Lebensmittelversorgung Deutschlands und die Ablieferung der deutschen Handelsflotte im Sinne der bereits erwähnten „Bemerkungen" aus den Verhandlungen in Spa vom 6. Februar 1919 festgelegt waren. Admiral Hope versuchte dementsprechend die deutsche Delegation zur Abgabe einer formulierten Erklärung zu veranlassen, die die Verpflichtung enthielt, ohne jede weitere Bedingung die Auslieferung der Handelsflotte in bestimmten Fristen zu versprechen. Ehe nicht diese Versicherung der deutschen Regierung vorläge, daß sie das Nötige für das Auslaufen der Flotte tun und die gesamte Handelsflotte unter die Kontrolle der Alliierten stellen werde, würde man nicht erlauben, daß irgendwelche Lebensmittel nach Deutschland gelangten.[2]) Bemerkenswert war weiterhin, daß die alliierten Vertreter auch für den Fall der Auslieferung der deutschen Handelsflotte, nicht die Absicht hatten, über mehr zu verhandeln, als über die Lieferung der bereits versprochenen ersten Rate von 270 000 Tonnen Lebensmittel. Allenfalls sollte Deutschland ein weiter Bezug von 100 000 Tonnen unter gewissen Voraussetzungen aus Argentinien ermöglicht werden. Admiral Hope erklärte ausdrücklich, daß die Alliierten keine Verpflichtung übernommen hätten, Deutschland bis zur nächsten Ernte den Bezug von Lebensmitteln zu sichern und von dieser Gesamtversorgung könne in den gegenwärtigen Verhandlungen auch keine Rede sein. Die genannten

---

1) Vgl. Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksachen No. 13 und 14; „Versailles", Januarheft der Südd. Monatshefte 1923; Nordd. Lloyd, Jahrbuch 1918/19; Schiffahrt-Jahrbuch 1921.

2) Nordd. Lloyd, Jahrbuch 1918/19 S. 48 ff.

270 000 Tonnen Lebensmittel werde Deutschland nur auf dem Wege der Ablieferung der Schiffe erhalten.

Gegenüber diesem Standpunkt der Gegenseite wurde deutscherseits eine Unterbrechung der Sitzung verlangt, die dann am Nachmittag ihre Fortsetzung fand. Unterstaatssekretär v. Braun gab hierbei eine Erklärung des Inhalts ab, daß nach dem Waffenstillstandsabkommen die Auslieferung der Handelsflotte verlangt wurde, zum Zwecke der Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln; die deutsche Regierung könne demgemäß den Vertrag über die Auslieferung erst dann unterschreiben, wenn die Alliierten bindende Zusicherungen über die Einfuhr von Lebensmitteln bis zur nächsten Ernte und nicht nur hinsichtlich der ersten Rate gemacht hätten.[1]) Admiral Hope erwiderte, daß er auf dieser Basis überhaupt nicht in Verhandlungen eintreten könne und regte an, die deutsche Delegation möge sich wegen ihrer Instruktionen doch telefonisch mit der Reichsregierung in Weimar in Verbindung setzen. Dieses wurde auch zugesagt, ohne dabei allerdings eine Änderung des deutschen Standpunktes in Aussicht zu stellen. Man kam überein, die Sitzung am folgenden Vormittag wieder aufzunehmen.

In der telefonischen Besprechung, die noch am 4. März mit der Reichsregierung stattfand, billigte diese die Haltung der deutschen Delegation.[2])

Am Vormittag des 5. März beschäftigte sich die Reichsregierung in Weimar eingehend mit den Vorgängen in Spa. Als Ergebnis dieser Kabinettssitzung wurde v. Braun seine Instruktion erneut folgendermaßen bestätigt:

> „Auf Grund Ihrer Depesche beschloß die deutsche Reichsregierung einstimmig, an den gegebenen Instruktionen festzuhalten. Die deutsche Handelsflotte wird zur Verfügung gestellt, sobald durch bindende Verträge mit den Alliierten die Lebensmittelversorgung Deutschlands bis zur nächsten Ernte sichergestellt ist. Die von den Alliierten in Aussicht gestellte Ermächtigung an Deutschland, 100 000 Tonnen Getreide aus Argentinien zu kaufen, ist anzunehmen; entsprechend sind dafür 100 000 Tonnen Schiffsraum von Deutschland zu reservieren. Sollten die Verhandlungen darüber scheitern, so sind

---

1) v. Braun in „Versailles" Januarheft 1923 der Südd. Monatshefte, S. 321—322.

2) v. Braun teilte dieses am 4. März um 9 Uhr abends Admiral Hope brieflich mit; um 12 Uhr nachts kam die Antwort von Hope, daß er mit seiner Delegation sofort nach Paris zurückfahre, um den alliierten Regierungen über den deutschen Standpunkt Bericht zu erstatten. Diese Antwort leitete v. Braun telegraphisch der Reichsregierung weiter.

Sie ermächtigt, nach Abschluß sämtlicher Verträge zur Ablieferung von 270 000 Tonnen Lebensmitteln 270 000 Tonnen Schiffsraum zur Verfügung zu stellen. Deutschland braucht bis zur nächsten Ernte etwa 32 Millionen Tonnen Lebensmittel und stellt dafür 32 Millionen Tonnen Schiffsraum zur Verfügung. Die Menge der zu liefernden, durch Vertrag sicherzustellenden Lebensmittel muß parallel gehen mit dem Umfang des von uns zur Verfügung zu stellenden Schiffsraums.

Reichsminister Erzberger."

Diese Depesche der Reichsregierung hatte am 5. März die Wiederaufnahme der Verhandlungen zur Folge. Ausführlich legte v. Braun noch einmal den deutschen Standpunkt dar und betonte die Bereitwilligkeit, angesichts einer Teillieferung von Lebensmitteln, entsprechend die teilweise Auslieferung der Handelsflotte vorzunehmen. Demgegenüber bekundete die alliierte Delegation lediglich die Absich ihrer Regierungen, vorbehaltlich der sofortigen Auslieferung der deutschen Handelsflotte, die Lebensmittelbelieferung Deutschlands von Monat zu Monat zu ermöglichen, vorausgesetzt, daß der Oberste Kriegsrat hinsichtlich der Menge und der diesbezüglichen Bedingungen seine Zustimmung gebe, namentlich auch mit Bezug auf zufriedenstellende finanzielle Vereinbarungen. Diese Bedingungen wurden von der deutschen Delegation als unannehmbar bezeichnet. Als auch die Reichsregierung durch Erzberger noch einmal telefonisch erklären ließ, daß sie von ihrem Standpunkt nicht abgehe und bindende Zusage verlange, wurden die Verhandlungen ergebnislos abgebrochen.[1])

In einer besonderen Note vom 6. März 1919 wurde dem Vorsitzenden der interalliierten Waffenstillstandskommission die diesbezügliche deutsche Auffassung nochmals eingehend dargelegt. —

Schon am 10. März 1919 wurde die deutsche Delegation durch ein Telegramm zur Fortsetzung der Verhandlungen mit den Alliierten nach Brüssel eingeladen. Die deutsche Kommission traf dort am 12. März ein.

Die Brüsseler Verhandlungen standen ebenfalls unter englischer Leitung; Vorsitzender war nicht mehr Admiral Hope, sondern Admiral Sir Roger Wemyss, der Höchstkommandierende der verbündeten Flotten. Von vornherein äußerte sich nunmehr

---

1) v. Braun schreibt hierüber im Januarheft 1923 der Südd. Monatshefte (S. 321) folgendes: „Der Eindruck dieses scheinbaren Abbruches der Verhandlungen ist ein starker und erregt besonders im neutralen Ausland Aufsehen. In der neutralen Presse, besonders in der schweizerischen, wird stark unterstrichen, daß dies das erste Nein sei, zu dem sich Deutschland seit dem Abschluß des Waffenstillstandes aufgeschwungen habe."

das Bestreben der Gegenseite dahin, den deutschen Forderungen hier und da Rechnung zu tragen, um die Auslieferung der Handelsflotte, deren vorläufiges Schicksal ja feststand, nach Möglichkeit zu beschleunigen.

Die erste Vollsitzung wurde von Admiral Wemyss am 13. März 1919 nachm. 2,10 Uhr eröffnet. Nachdem Unterstaatssekretär v. Braun namens der deutschen Regierung noch einmal erklärt hatte, daß diese stets bereit war und auch fernerhin bereit sei, die sich aus Artikel VIII des Waffenstillstandsvertrages vom 16. Januar 1919 ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen, verlas Admiral Wemyss die alliierten Bedingungen, die zur Grundlage der Verhandlungen gemacht werden sollten. Sie hatten folgenden Wortlaut:[1])

„Oberster Wirtschaftsrat.

1. Die assoziierten Regierungen wiederholen ihre Entscheidung, an Deutschland Lebensmittel zu liefern, die jetzt in Europa verfügbar sind, und für die Zahlung vereinbart ist, sobald Deutschland seine aufrichtige Absicht zeigt, seine Verpflichtungen auszuführen dadurch, daß es zu diesem Zwecke die Schiffe, die von den assoziierten Regierungen auszuwählen sind, auslaufen läßt. Die assoziierten Regierungen wollen selbst für die vereinbarte Menge von 270 000 t sorgen (so schnell als Transportmöglichkeiten geschaffen werden können) oder werden die Einfuhr von neutralen Nachbarstaaten gestatten, sobald die Schiffe, die bereits als fahrbereit von den Deutschen angegeben sind, auslaufen und sobald als die Bezahlung für diese Lebensmittel vereinbart ist.
2. Es (Deutschland) soll das Recht haben, bis zu 300 000 t Brotstoffe und 70 000 t Fette, einschließlich Schweinefleischprodukte, pflanzliche Oele und kondensierte Milch monatlich bis 1. September zu kaufen und einzuführen.
3. Es muß für diese Lebensmittel bezahlen und kann dies durch irgendeine der folgenden Methoden machen:
   a) Durch die Ausfuhr von Waren und den Verkauf von Ladungen der deutschen Schiffe, die sich jetzt in neutralen Ländern befinden.
   b) Durch Kredite in neutralen Ländern.
   c) Durch den direkten Verkauf ausländischer Wertpapiere oder ausländischen Besitzes.
   d) Durch die Schaffung von Vorschüssen gegen Verwendung von ausländischen Wertpapieren oder ausländischen Besitzes als Unterpfand.

1) Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 13 S. 14/15.

e) Durch das Verheuern von Schiffen.

f) Ferner kann Gold als Unterpfand für Aufnahme von Anleihen benutzt werden, das wieder frei wird, wenn für die Rückzahlung der Anleihen andere Zahlungsmöglichkeiten geschaffen werden können. Der direkte Verkauf von Gold kann nur gestattet werden, wenn die assoziierten Mächte anerkennen, daß die oben erwähnten Zahlungsmöglichkeiten nicht genügen.

4. Es kann nach irgendeinem neutralen oder anderen erlaubten Bestimmungsorte Waren ausführen, mit Ausnahme derjenigen, die in der Sperrliste aufgeführt sind. Der Erlös von solchen Exporten muß jedoch als Zahlung für Lebensmittel verwendet werden.
5. Sobald die deutschen Schiffe zur Verfügung gestellt sind und unter der Bedingung, daß Deutschland seinen gesamten in diesem Memorandum enthaltenen Verpflichtungen dauernd nachkommt, so wird der Transport der Lebensmittel für Deutschland bis zur oben genannten Höhe für die Zeit bis zum 1. September das Vorrecht bei der Ausnutzung des Schiffsraums haben.
6. Es kann innerhalb der erwähnten Grenzen Lebensmittel kaufen und einführen von Neutralen, welche erforderlichenfalls die Erlaubnis erhalten, gleichwertige Mengen wieder einzuführen.
7. Es ist wohlverstanden, daß die Erklärung der assoziierten Regierungen in dieser Mitteilung null und nichtig wird, wenn Deutschland die Waffenstillstandsbedingungen bricht, oder irgendwie seinen Verpflichtungen betreffs Zurverfügungstellung der Handelsflotte nicht nachkommt."

Gegenüber dem Standpunkt, den die Alliierten noch in Spa gezeigt hatten, bedeuteten die neuen Bedingungen wesentliche Zugeständnisse; vor allem wird der Forderung Deutschlands nach einer Lebensmittelversorgung bis zur nächsten Ernte Rechnung getragen und für den Lebensmittelbezug und die Bezahlung Erleichterungen in Aussicht gestellt. Besonders wichtig war die Zusage, daß diese Lebensmitteltransporte nach Deutschland das Vorrecht bei der Ausnutzung des Schiffsraumes haben sollten.

Unterstaatssekretär v. Braun erklärte auf Befragen, daß er im Grundsatz mit voranstehendem Entwurf einverstanden sei und hoffe, daß er eine Basis für den Abschluß des Abkommens bilde. Man kam dann überein, über die Einzelheiten in drei entsprechenden Unterkommission zu beschließen und zwar sollte die Lebensmittelkommission über Artikel 1, 2 und über Teile von Artikel

4 und 6, die Finanzkommission über Artikel 3 und einen Teil von Artikel 4 und die Schiffahrtskommission über Artikel 5 und einen Teil von Artikel 1 des verlesenen Memorandums beraten.

Die Finanz- und Lebensmittel-Unterkommissionen hielten je zwei, die Schiffahrts-Unterkommission drei Sitzunngen ab. Die Beratungen wurden noch am gleichen Nachmittag des 13. März 1919 aufgenommen.

Die beiden Sitzungen der Finanz-Unterkommission standen unter der Leitung des englischen Vertreters M. Keynes; ihm entsprach auf deutscher Seite Dr. Melchior. Im Mittelpunkt der Beratungen stand die Frage der Bezahlung der bereits abgeschlossenen oder noch zu vereinbarenden Lebensmittellieferungen. Als die alliierten Vertreter hinsichtlich der Zustimmung eines von der deutschen Regierung vorgesehenen neutralen Kredites, wegen der damit verbundenen deutschen Sicherheitsleistung in Gold, große Schwierigkeiten machten, war es Admiral Wemyss selbst, der dann die Ententekommission zu einer entgegenkommenden Haltung veranlaßte. Man einigte sich dahin, die Bezahlung für die abgeschlossenen Lebensmittelkäufe, außer der Inanspruchnahme des erwähnten neutralen Kredites, in der Hauptsache durch Überweisung von 100 Millionen Mark in Gold nach London zu bewerkstelligen.[1]) Die getroffenen Abmachungen wurden in Form eines Protokolls niedergelegt.[2])

An der Spitze der Lebensmittel-Unterkommission stand auf deutscher Seite Unterstaatssekretär v. Braun und auf alliierter der Amerikaner Herbert Hoover als Vorsitzender. Die beiden Sitzungen dieser Kommission nahmen einen reibungslosen Verlauf. Es wurde vor allem festgestellt, daß nunmehr Deutschland in der Hauptsache die Lebensmittel selbst kaufen dürfe an Stelle der ursprünglich vorgesehenen Lebensmittellieferungen durch die Alliierten. Deutscherseits wurde in diesem Zusammenhang immer wieder die Forderung auf Beseitigung der unverändert noch aufrecht erhaltenen Blockade erhoben. Hoover betonte, daß die Lebensmittellieferungen aufgenommen würden, wenn die deutschen Schiffe auszu-

---

1) Bemerkenswert war überdies, daß schon damals M. Keynes die Notwendigkeit der Förderung deutscher Exporte bejahte und in Aussicht stellte, für diese Exporte nach neutralen Ländern würden Verschiffungsmöglichkeiten gegeben werden.

2) Protokoll einer Sitzung in Brüssel vom 13. und 14. März 1919 zwischen den finanziellen Vertretern der amerikanischen, britischen, französischen und italienischen Regierung und den Delegierten der deutschen Regierung. (Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 13, Anlage III, S. 16 ff.

laufen beginnen; der Umfang der Belieferung hinge letzten Endes von der baldigen Benutzung der deutschen Handelsflotte ab.

Auch diese Vereinbarungen wurden protokollarisch festgelegt.[1])

Die Verhandlungen der Schiffahrtsunterkommission nahmen längere Zeit in Anspruch; drei Sitzungen waren erforderlich. Auf alliierter Seite führte den Vorsitz der Engländer Sir Joseph Maclay, auf deutscher Geh. Legationsrat Seeliger. Der deutschen Unterkommission gehörten u. a. Geh. Rat Cuno von der Hapag und Generaldirektor Heineken vom Nordd. Lloyd als Mitglieder an.

Den ersten Teil der Beratungen bildete das in Brüssel überreichte alliierte Memorandum und zwar waren der Schiffahrtskommission hiervon die Punkte 1 und 5 zur Untersuchung und Beschlußfassung überwiesen worden. Als Grundlage der Verhandlungen griff man weiterhin schon gleich in der ersten Sitzung auf das alliierte Memorandum von Spa vom 8. Februar 1919 und das deutsche Antwortmemorandum zurück. Die wichtigsten zur Erledigung stehenden Fragen betrafen nach Auffassung des Legationsrates Seeliger: 1. die Ausnahmen, 2. die Mannschaften, 3. die Flagge und ausländischen Hypothekengläubiger, 4. die Frachtraten, 5. den deutschen Delegierten beim Transport-Council, 6. die Versicherungen und 7. die Ladungen.

Das deutsche Interesse konzentrierte sich zunächst darauf, in der Frage der Ausnahmen eine sofortige befriedigende Regelung zu erzielen. Einige von den Deutschen bereits in Spa überreichte Listen, die eine Reihe seeklarer Schiffe aufführten, wurden daraufhin geprüft, ob sie nach deutscher Auffassung „Ausnahmen" enthielten. Zu Punkt 5 des Brüsseler Memorandums bemerkte Legationsrat Seeliger, daß Deutschland gemäß den vorhergehenden Bestimmungen eine gewisse Ausfuhr gewährt werden solle. In Punkt 5 sei dagegen nur vom Import die Rede, während nichts darüber gesagt werde, wie die Ausfuhr sichergestellt werden solle. Der englische Delegierte Maclay bemerkte hierzu, daß diese Ausfuhr von alliierter Seite arrangiert werden würde, und war von diesem Standpunkt auch nicht abzubringen. Da im übrigen auch die Bestimmung des Punktes 5 nicht über den Rahmen des Waffenstillstandes hinausging, erklärten sich die deutschen Vertreter mit dieser Regelung einverstanden, worüber Admiral Wemyss sogleich Mitteilung gemacht wurde. Der

---

1) „Vereinbarungen der Lebensmittelunterkommission auf der Konferenz zwischen den Vertretern der assoziierten Regierungen und der deutschen Regierung in Brüssel am 13. und 14. März 1919"; (Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 13, Anlage IV, S. 24 ff.).

entsprechende schriftliche Sitzungsbericht, auf den man sich einigte, hatte folgenden Wortlaut:[1])

„Schiffahrtsunterkommission.

Die Schiffahrtsklauseln des Memorandums wurden zum Gegenstande der Verhandlung gemacht. Den deutschen Delegierten wurde mitgeteilt, daß die in Klausel 1 erwähnten Schiffe diejenigen wären, welche in den von ihnen aufgestellten Listen 1, 2 und 3 genannt sind.

Die deutschen Delegierten stellten die Fragen, ob Klausel 4 so zu verstehen sei, daß die deutsche Tonnage sowohl für den Transport deutscher Ausfuhr wie für die Einfuhr der Versorgung Deutschlands verfügbar wäre. Ihnen wurde mitgeteilt, daß keine Erschwerungen in Bezug auf Transportmöglichkeiten für zulässige deutsche Ausfuhr befürchtet zu werden brauchten.

Die deutschen Delegierten fragten, ob durch Klausel 5 die Waffenstillstandsbedingungen für die Zeit, während der die Schiffe den assoziierten Regierungen zur Verfügung zu stellen seien, ausgedehnt werden sollten. Den Delegierten wurde mitgeteilt, daß die Klausel nicht bezwecke, den Waffenstillstand zu ändern.

Auf die Frage, ob Klausel IV die Ausfuhr über eine Landgrenze berühre, wurde den deutschen Delegierten gesagt, daß dies nicht der Fall sei.

Die deutschen Delegierten sagten dann, daß sie nach diesen Erklärungen den Klauseln 1 und 5 des Memorandums zustimmten."

Schwieriger gestaltete sich der Rest der Verhandlungen, der die Ausführungsbestimmungen zum Trierer Abkommen zu treffen hatte. Die weiter oben erwähnten Beratungspunkte bildeten dabei naturgemäß wiederum den Gegenstand der Aussprache. Von alliierter Seite wurde darauf hingewiesen, daß die genannten Fragen der Entscheidung der Alliierten vorbehalten seien und daß daher diesbezügliche Verhandlungen eigentlich nicht in Betracht kämen; trotzdem wolle man jedoch die Anträge der deutschen Regierung hören und in eine Erörterung der Fragen eintreten.

Zu Beginn dieser Diskussion wurde zunächst ein alliiertes Memorandum mit den Bedingungen einer „Charterpartie" nebst einer Anlage überreicht, die darüber Auskunft gibt, was unter „Blue Book rates" zu verstehen sei.

Während die Alliierten sich bereit zeigten, alle Schiffe unter 1600 Br. R. T., mit Ausnahme der mit Passagiereinrichtungen versehe-

1) Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 13, Anlage V, S. 27.

nen Dampfer, vorläufig von der Auslieferung auszunehmen, beantragten die deutschen Delegierten, alle Schiffe bis zu 2500 Br. R. T. freizugeben, vor allem um die Eisenindustrie durch die Weiterführung der Erztranzporte aufrecht zu erhalten. Man kam schließlich dahin überein, daß die Frage der Befreiung der Schiffe unter 2500 Br. R. T. vorläufig unentschieden bleiben sollte. Auch die Frage der Küstenschiffahrt wurde vertagt.

Weitere Ausnahmen wurden von deutscher Seite verlangt: 1. zur Aufrechterhaltung der Ostfront (gegen die Bolschewiken), 2. für den Rücktransport der Deutschen aus der Levante, 3. für den Rücktransport der deutschen Kriegsgefangenen und Zivilinternierten aus Übersee. Die hierfür vorgesehenen Schiffe wurden bezeichnet. Das deutsche Verlangen verfiel jedoch der Ablehnung mit Ausnahme der für die Ostfront bestimmten Schiffe.

Weiterhin bestanden die alliierten Vertreter auf der Auslieferung eines der beiden deutschen Kabeldampfer („Stephan")[1]), während die Tankdampfer vorläufig freigegeben wurden.

Bezüglich der an Spanien verchärterten Schiffe wurde vereinbart, daß diese der Spanischen Regierung überlassen bleiben sollten. Auch gewisse schwerbeschädigte Schiffe wurden von der Auslieferung freigestellt.

In der Mannschaftsfrage gelang es nicht, die alliierten Vertreter von ihrem ablehnenden Standpunkte abzubringen. Die Heimbeförderung der abgelösten deutschen Schiffsmannschaften sollte durch deutsche Schiffe erfolgen, die hierfür Deutschland belassen würden. Die Frage der Stellung des deutschen Delegierten beim Transport-Council blieb ebenfalls mehr oder weniger ungeklärt.

Schließlich wurde das alliierte Memorandum mit den Bedingen unter denen die deutschen Schiffe übernommen werden sollten zur Verlesung gebracht und dann Punkt für Punkt durchberaten. Soweit nicht Übereinstimmung von vornherein vorhanden war, zeigten sich die alliierten Vertreter zumeist bereit, den deutschen Auffassungen Rechnung zu tragen.

Die Frage der Frachtraten und die der Versicherungen wurde einer besonderen Unterkommission zur Beratung

---

1) Bemerkenswert war die alliierte Auffassung in dieser Frage; der englische Vertreter Anderson führte nämlich aus: „Es bleibt noch die Frage der Kabeldampfer, die von deutscher Seite aufgeworfen ist. Sie haben uns gebeten, die Kabelschiffe auszunehmen; wenn ich größten Wert auf die Lebensmittelbeförderung gelegt habe, so darf daraus nicht gefolgert werden, daß dies die einzige Notwendigkeit ist." (Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 14 S. 27).

überwiesen. Diese trat am 14. März nachmittags zusammen und gelangte zu folgendem Ergebnis:[1])

„Die der deutschen Regierung gegen Lebensmittel zu kreditierenden Frachtraten sind die „British Blue Book Rates", die die englische Regierung nach beifolgender Skala zahlt."

In der dritten Sitzung der Schiffahrtsunterkommission wurde u. a. auch noch vereinbart, daß die Namen der deutschen Schiffe während des Waffenstillstandes nicht geändert werden sollten. Über die Frage, ob nicht gegebenen Falles bei dem vorgesehenen Flaggenwechsel[2]) eine Kündigung der auf den deutschen Schiffen ruhenden ausländischen Hypotheken zu befürchten sein würde, wurde ein Gutachten alliierter Rechtsgelehrter in Aussicht gestellt.

Über die in Bau befindlichen Schiffe, die ebenfalls von den Alliierten angefordert wurden, konnte eine völlige Einigung nicht erzielt werden. Die alliierte Forderung, daß alle im Bau befindlichen Schiffe, die innnerhalb von 6 Monaten fertiggestellt würden, zur Verfügung der assoziierten Regierungen gestellt werden müßten, wurde von den deutschen Delegierten unter Hinweis auf die Trierer Verhandlungen abgelehnt. Charakteristisch war die Entgegnung des englischen Delegierten Anderson, der ausführte:[3])

„ich möchte gleich sagen, daß dies eine nicht gerechtfertigte Auslegung des Trierer Abkommens ist. Es mag sein, daß wenn dieses Abkommen vor einem Gerichtshof interpretiert würde, dieser Standpunkt berechtigt wäre, aber ich möchte Sie doch bitten, den Zweck dieser ganzen Abmachungen zu bedenken. Dieser ist mit einem Worte der, daß die erheblichen Verluste, die im Kriege entstanden sind, in der Tonnage wieder ausgeglichen werden, um die notwendige Lebensmittelzufuhr nach Europa sicherzustellen. Daher muß jede unnötige enge Auffassung des Trierer Abkommens zu einer Verringerung der Ziffer führen. Wir werden also unseren Regierungen Ihren Standpunkt melden, damit sie ebenfalls ihre Rechtsberater befragen."

In einer besonderen Schlußsitzung der Schiffahrtsunterkommissionen wurde dann ein Schriftstück mit den getroffenen Abmachungen über die Ausführung des Trierer Abkommens vom 17. Januar 1919 vorgelegt, gemeinsam durchgesprochen und nach einigen Abänderungen und Ergänzungen unterzeichnet.

---

1) Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 14, S. 36/37.

2) An Stelle der deutschen Flagge sollten die zur Verfügung gestellten Schiffe die neue weiß-blau-weiße Flagge der Alliierten führen.

3) Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 14, S. 40/41.

In einer Vollsitzung der interalliierten und der deutschen Waffenstillstandskommission am 14. März 1919[1]) wurden die Verhandlungen zum Abschluß gebracht. Nachdem Admiral Wemyss hinsichtlich des von Unterstaatssekretär v. Braun beanstandeten gesperrten Handelsverkehrs formell eine entgegenkommende Erklärung abgegeben hatte, zeigte sich der deutsche Delegationsführer zur Unterzeichnung des Abkommens bereit. Zur Unterzeichnung gelangte sodann zunächst das eigentliche Brüsseler Abkommen vom 14. März 1919. Es hat folgenden Wortlaut:[2])

„Memorandum der Konferenzen, die in Brüssel am 13. und 14. März 1919 zwischen den Vertretern der vereinigten Regierungen und den Vertretern der deutschen Regierung stattfanden.

Die Teilnehmer der Sitzung sind ersichtlich aus der beigefügten Liste. (Anlage I)

Bei Eröffnung der Sitzung am 13. März teilte Admiral Wemyss mit, daß er bevollmächtigt sei, die Bedingungen mitzuteilen, unter denen die assoziierten Mächte bereit wären, die Ernährung Deutschlands zu erlauben; bevor er jedoch diese Mitteilungen mache, müsse er fragen, ob die deutsche Regierung ihrerseits bereit wäre, die Verpflichtungen, die sie unter Artikel VIII des Waffenstillstandsabkommens vom 16. Januar eingegangen wäre, auszuführen.

Herr v. Braun erklärte im Namen der deutschen Regierung, daß sie durchaus bereit wäre, die Bedingungen des Waffenstillstandes auszuführen.

Admiral Wemyss verlas dann ein Memorandum, welches die Absichten der assoziierten Regierungen enthält bezüglich der Versorgung Deutschlands. (Anlage II)

Herr v. Braun erklärte, daß die deutsche Regierung die Bedingungen im Prinzip annähme als Basis für eine befriedigende Abmachung.

Nachdem die Konferenz sich in Unterkommissionen für die Finanzen, für die Lebensmittel und für die Schiffahrtsfragen geteilt hatte, wurden die in

Anlage III (Finanzen)
Anlage IV (Lebensmittel)
Anlage V (Schiffahrtsfragen)

niedergelegten Abmachungen nach Besprechung angenommen.

1) Der amtliche Bericht der Deutschen Waffenstillstandskommission spricht irrtümlich vom 14. April 1919.

2) Deutsche Waffenstillstandskommission, Drucksache Nr. 13, S. 11/12.

In einer Vollsitzung der Konferenz am 14. März wurden diese Abmachungen bestätigt.

R. E. Wemyss, Admiral.
Herbert Hoover.
Ch. de Lasteyrie.
Lazzerini.
von Braun, Unterstaatssekretär.

Zusatz.

In Erwiderung der Anfrage des Herrn von Braun. Admiral Wemyss ist damit einverstanden, daß in dem Falle, daß die Aktiva, die in Artikel 3 der Anlagen II dieses Abkommens aufgeführt sind, einschließlich des ganzen verfügbaren Goldes und der Wertpapiere, nachweislich für die Bezahlung des Lebensmittelprogramms, wie es in Artikel 2 vorgesehen ist, nicht hinreichen, die alliierten und assoziierten Regierungen die Frage der Zahlungsmöglichkeiten weiter in Betracht ziehen.

R. E. Wemyss, Admiral."

Weiterhin wurden folgende Dokumente unterzeichnet:

Anlage I mit den Namen der gegenwärtigen Teilnehmer;
Anlage II mit dem Wortlaut des zuerst überreichten Brüsseler Memorandums;
Anlage III mit dem Bericht der Finanzunterkommission;
Anlage IV mit dem Bericht der Lebensmittelunterkommission und
Anlage V mit dem Bericht der Schiffahrtsunterkommission." —

Auf Grund des Brüsseler Abkommens schritt man deutscherseits nunmehr zur Auslieferung der angeforderten Schiffe.

Bereits am 6. März 1919 war von der Nationalversammlung ein Gesetz zur Durchführung der Waffenstillstandsbedingungen[1]) beschlossen worden, das folgenden Wortlaut hatte:

„Die verfassunggebende Deutsche Nationalversammlung hat das folgende Gesetz beschlossen, das nach Zustimmung des Staatenausschusses verkündet wird:

§ 1

Die Reichsregierung wird ermächtigt, während der Tagung der Nationalversammlung diejenigen wirtschaftlichen und finanziellen Maßnahmen mit gesetzlicher Wirkung anzuordnen, welche sich zur Durchführung der mit den Gegnern des Deut-

1) Reichsgesetzblatt, Jahrgang 1919 S. 286.

schen Reichs vereinbarten Waffenstillstandsbedingungen als notwendig erweisen.

Diese Verordnungen sind der Nationalversammlung alsbald zur Kenntnis zu bringen und auf ihr Verlangen aufzuheben.

§ 2

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft.

Weimar, den 6. März 1919 Der Reichspräsident
Ebert
Der Reichsminister des Innern
Dr. Preuss."

Eine Verzögerung bei der Auslieferung der Schiffe entstand noch durch das Dazwischentreten des neugegründeten linksradikalen Seemannsbundes, der die Ablieferung der Handelsflotte zu verhindern suchte. Aber bereits sieben Tage nach Unterzeichnung des Brüsseler Abkommens, am 21. März 1919, traten als erste die Hamburger Dampfer „Bürgermeister Schröder" und „Bürgermeister von Melle" die schwere Fahrt nach Liverpool an. Es folgte Schiff auf Schiff. Innerhalb von drei Tagen verließen 35 Dampfer den Hamburger Hafen, um der Entente übergeben zu werden.[1]) „Zumeist gingen die Schiffe nach dem Firth of Forth, nach Boulogne, Brest oder den Häfen an der Südküste Englands. Nur in ganz vereinzelten Fällen durften einige Seeleute eine oder höchstens zwei Reisen an Bord bleiben, Offiziere, Ingenieure, Zimmerleute und Bootsleute aber nur solange, bis sich die neuen Besitzer genügend mit den technischen Einrichtungen der Dampfer vertraut gemacht hatten. Der allergrößte Teil der Besatzungen mußte sofort nach der Ablieferung die Schiffe verlassen und wurde mit nächster Gelegenheit auf eigens dazu zur Verfügung gestellten deutschen Passagierdampfern wieder in die Heimat befördert."[2]) [3])

Vor allem hatte es die Entente darauf abgesehen, schnell in den Besitz der großen und modernen Passagierdampfer zu gelangen. Schon in Spa waren folgende 8 Passagierdampfer von zusammen 140 000 Br. R. T. besonders zur Auslieferung bezeichnet worden: „Zeppelin", „Prinz Friedrich Wilhelm", „Graf Waldersee", „Patrizia", „Cap

---

1) Nordd. Lloyd. Jahrbuch 1918/19 S. 74/75.

2) Schiffahrt-Jahrbuch 1921, S. 10.

3) Später stellte sich heraus, daß ein großer Teil der ausgelieferten deutschen Schiffe von der Entente überhaupt nicht in Fahrt gesetzt wurde, weil sie entweder keine Verwendung für sie hatte, oder weil die erforderliche Mannschaft fehlte. (Cuno in „Deutschlands Wiederaufbau" Heft 5 Mittler 1920).

Finisterre", „Pretoria", „Cleveland" und „Kaiserin Auguste Viktoria". Alle diese Passagierdampfer sollten natürlich keineswegs zur Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln, sondern dazu dienen, die Ententetruppen, vor allem die Amerikaner, aus Frankreich in ihre Heimat zurückzubefördern.[1])

Die Bremer Dampfer folgten einige Tage später. Am 27. März liefen die ersten drei Schiffe des Norddeutschen Lloyd zur Auslieferung aus; 16 weitere folgten in den nächsten Tagen. Am 27. April verließ auch der stolze Riesendampfer „Imperator" von der Hapag den Hamburger Hafen, in den er nicht wieder zurückkehren sollte; Er wurde in Brest von den Amerikanern in Empfang genommen.

Sämtliche zur Verfügung gestellten deutschen Schiffe galten auf Grund der Bestimmungen des Brüsseler Abkommens bis zum Ende des Waffenstillstandes als dem Reiche verchartert.[2]) Insgesamt wurden 344 Schiffe mit 1 787 320 Br. R. T. der Entente „zur Verfügung gestellt".[3])

Mitten in die noch fortdauernde Auslieferung der deutschen Schiffe hinein machte dann die Veröffentlichung der Friedensbedingungen allen etwa noch auf die Rückgabe der Handelsflotte gerichteten Hoffnungen ein jähes Ende.

---

1) Die Mengen an Nahrungsmitteln, die Deutschland von der Entente zugesichert worden waren, hätten von der vorhandenen deutschen Tonnage in einer einzigen Ueberseefahrt spielend nach deutschen Häfen gebracht werden können. (Vgl. „Hamburger Beiträge", Hamburg 1919).

2) Nordd. Lloyd, Jahrbuch 1918/19 S. 75.

3) Nauticus 1923 S. 318.

3. Der Versailler Vertrag und die Schiffahrts-Verhandlungen in London[1])

Am 7. Mai 1919 wurde der deutschen Delegation in Versailles durch Clemençeau „das Buch des Friedens" überreicht.[2]) Die darin aufgezeichneten Friedensbedingungen übertrafen bekanntlich die schwersten Befürchtungen. Für unsere Handelsflotte waren sie geradezu das Todesurteil. Nur wenige Kapitel dieses Friedensdiktates sind von ähnlich vernichtender Bedeutung.

Als Grundlage der die Seeschiffahrt behandelnden Bestimmungen ist Artikel 231 anzusehen, der den Abschnitt VIII über die „Wiedergutmachungen" einleitet. Dieser berüchtigte, uns schmählich abgepreßte Artikel lautet:

> „Die alliierten und assoziierten Regierungen erklären, und Deutschland erkennt an, daß Deutschland und seine Verbündeten als Urheber für alle Verluste und Schäden verantwortlich sind, die die alliierten und assoziierten Regierungen und ihre Staatsangehörigen infolge des Krieges der ihnen durch

---

1) Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und den Alliierten und Assoziierten Mächten, Deutsche Verlagsgesellschaft m. b. H. Charlottenburg 1919; Maritime Service of the Reparation Commission. Minutes of Proceedings at Meetings with the German Shipping Delegation, held at Bridgewater House, London 1920; sowie Minutes of Proceedings at Meetings of the Managing Board with the German Shipping Delegation, London April 1921; Schiffahrt-Jahrbuch 1921 und 1922; Nordd. Lloyd Jahrbuch 1919/20; Nauticus 1923; Fenchel, Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, Hamburg 1920; Cuno, Der Friedensvertrag und die deutsche Schiffahrt, Heft V in „Deutschlands Wiederaufbau". Berlin Mittler 1920; Stubmann, Der Friedensvertrag und die Seeschiffahrt und Kraus, Zur Geschichte der Friedensverhandlungen beide in „Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft". Berlin Springer 1921; Wilson, Memoiren und Dokumente Bd. II; Priester: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin Springer 1926; Keynes: Economic consequences of the Peace 1920 und A revision of the treaty 1922.

2) Die Einladung an die deutsche Friedensdelegation zur Friedenskonferenz vom 8. Januar 1919 lautet folgendermaßen: „Le Conseil Suprème des Puissances alliées et associées a décidé d'inviter les déléqués allemands munis de pleins pouvoirs à se rendre à Versailles le 25 avril, au soir, pour y recevoir le texte des préliminaires de paix arrêté par les Puissances Alliées et Associées." Die Reichsregierung entsandte dementsprechend unter Führung des damaligen Ministers des Auswärtigen, Grafen Brockdorff-Rantzau die Herren Dr. Landsberg, Giesberts, Leinert, Dr. Melchior und Prof. Schücking als ihre Bevollmächtigten nach Versailles. Ihnen stand ein Stab von Sachverständigen zur Seite.

den Angriff Deutschlands und seiner Verbündeten aufgezwungen wurde, erlitten haben."

Die Wegnahme der deutschen Handelsflotte war ein Hauptkriegsziel Englands. Es wurde erstrebt auf dem Wege der bekannten Entschädigungsforderung: „ton for ton", Tonne für Tonne, Klasse für Klasse.

„Dieses Tonne für Tonne-Prinzip, das man in Deutschland wohl nie ganz ernst genommen hat, weil man für die unerhörte Gewalt, einem Volke nach Wegnahme der in der Welt verstreuten Handelsschiffe auch noch die in seinen Häfen liegenden abzupressen, keine Vorstellung hatte, ist schließlich die geistige Grundlage des Wiedergutmachungskapitels geworden, dem unsere Handelsflotte völlig zum Opfer fiel. Wie stark der Glaube bei unseren Feinden daran ist, daß ihnen ein moralisches Recht auf eine völlige Vernichtung der deutschen Handelsflotte zustehe, darf vielleicht daraus geschlossen werden, daß in dem bekannten Buch von Keynes, das doch voll ist von Kritik an fast allen Bestimmungen des Friedens von Versailles, sich kein verurteilendes Wort über die Zertrümmerung der deutschen Handelsflotte findet, obwohl doch gerade ein Wirtschaftspolitiker wie Keynes bekennen müßte, daß das drakonische Urteil über die deutsche Reederei im Versailler Frieden den wirtschaftlichen Zusammenbruch Deutschlands auf Jahre hinaus besiegelte." (Stubmann S. 129).

Demgemäß finden wir auch die auf die deutsche Handelsflotte bezüglichen Bestimmungen des Versailler Vertrages im Teil VIII unter dem Titel „Wiedergutmachungen" und zwar als Anlage III zu Artikel 244. Diese folgenschwere Anlage III enthält 9 Paragraphen.

Die in diesen Paragraphen enthaltenen Sonderbestimmungen über die deutsche Handelsflotte brachten endlich die furchtbare Klarheit über das ihr von der Entente zugedachte Schicksal: Deutschland muß das Eigentum an allen deutschen Handelsschiffen von 1600 Br. R. T. und darüber, ferner die Hälfte der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T. und schließlich je ein Viertel des Tonnengehalts der Fischdampfer und der Fischereifahrzeuge übertragen. Darüber hinaus sind alle Schiffe abzuliefern, die sich noch im Bau befinden, falls ihr Kiel vor dem 10. Januar 1920 — dem Tage der Friedensratifikation — gestreckt war. Eine auf längere Jahre berechnete Schiffsbauverpflichtung zu Gunsten der Entente sollte schließlich noch dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte im Wege stehen.

Die Friedensbedingungen über die Handelsflotte werfen ein bezeichnendes Licht auf die vorangegangenen diesbezüglichen Waffenstillstandsverhandlungen und enthüllen die von der Gegenseite

dabei geübte Unaufrichtigkeit. Es steht fest, daß schon damals, als man noch über die „Zurverfügungstellung" der deutschen Handelsflotte verhandelte, die Ententemachthaber deren endgültige Wegnahme längst beschlossen hatten. Über die Einzelheiten hierüber ist Näheres nicht bekannt geworden.

> „Unter völliger Außerachtlassung des ersten Wilsonpunktes, der die Abschaffung der Geheimdiplomatie proklamiert, haben die Gegner, und innerhalb derselben jene „Großen Vier" bei den Friedensverhandlungen fast völlig hinter abgeblendeten Luken gearbeitet und zwar jene vier in einem Maße, das ihnen in Paris die Bezeichnung des Flüsterklubs beibrachte."[1])

Außer diesen, die deutsche Handelsflotte unmittelbar betreffenden Bestimmungen, enthielt der Versailler Vertrag noch weitere Kapitel, die für unsere Seeschiffahrt von nicht minder unheilvoller Bedeutung waren. Die Entente begnügte sich nicht mit der Wegnahme der für den überseeischen Verkehr geeigneten Betriebsmittel, sondern

> „führte darüber hinaus ein starke differenzierende Beeinträchtigung der deutschen Reederei hinsichtlich der Arbeitsgrundlagen, wie sie für die Reeder im allgemeinen auf der Basis völliger Gleichberechtigung bislang üblich waren herbei".[2])

In der Hauptsache kommen hier die Artikel in Betracht, die im Teil XII des Versailler Vertrages (Häfen, Wasserstraßen, Eisenbahnen) Abschnitt II (Schiffahrt) unter Kapitel 1 Aufnahme gefunden haben, das die verheißungsvolle Überschrift trägt: „Freiheit der Schiffahrt".

> Die Tendenz dieser weiteren Bestimmungen läuft hinaus auf
>
> „eine völlig einseitige Bevorrechtung der Staatsangehörigen der alliierten und assoziierten Mächte in allen deutschen Häfen und auf allen deutschen Binnenwasserstraßen ohne die Einräumung einer Gegenseitigkeit".[3])
>
> Artikel 327 bildet dabei die Grundlage für diese Bestimmungen.

In vielen anderen Kapiteln verstreut finden wir dann die praktische Nutzanwendung des Artikels 327. Es handelt sich u. a. dabei um die Rechte, Vorteile und Tarifermäßigungen, die Deutschland den Alliierten mit Bezug auf seine Eisenbahnen, Wasserstraßen und Häfen einräumen muß. In richtiger Erkenntnis der hohen Bedeutung der Binnenwasserstraßen für die Entwicklung der deutschen Häfen und unserer Seeschiffahrt, geht der Versailler Vertrag auch hier folgerichtig vor: Deutschland muß einen Teil seiner Binnenschiffahrts-

---

1) Vgl. Kraus S. 7.
2) Vgl. Stubmann S. 132.
3) Cuno: Der Friedensvertrag und die deutsche Schiffahrt, S. 9 in „Deutschlands Wiederaufbau".

flotte ausliefern, Elbe, Oder, Memel, Rhein und Donau werden internationalisiert, alle Einrichtungen, Anlegeplätze, Kaiflächen, Docks, Lagerhäuser, Lade- und Löschvorrichtungen usw. die deutsche Reichsangehörige oder deutsche Gesellschaften im Hafen von Rotterdam am 1. August 1914 besaßen, sind an Frankreich auszuliefern, wobei noch daran erinnert werden muß, daß bereits während des Krieges die Beschlagnahme aller ähnlichen deutschen Hafeneinrichtungen in den mit uns im Kriegszustand gewesenen Ländern erfolgt war. Weiterhin darf Deutschland über Auswanderungsunternehmungen, die den Auswanderer- oder Rückwandererverkehr über deutsches Gebiet leiten, keine staatliche Aufsicht mehr ausüben. Ohne besondere Genehmigung dürfen deutsche Reedereien keine regelmäßigen Verbindungen zwischen den Häfen einer alliierten oder assoziierten Macht unterhalten. Ein Teil des Hamburger Freihafens muß an die Tschechoslowakei ausgeliefert werden.

In welchem Umfange darüber hinaus Bestimmungen wie z. B. die über die Wegnahme unserer Kolonien, der deutschen Auslandsguthaben, der Überseekabel usw. von dauernd beeinträchtigender Wirkung für die deutsche Handelsflotte sein mußten, ist gar nicht abzumessen. Es ist schon so, wie es „Nauticus"[1]) ausgeführt hat:

> „Ein Pakt wie der Versailler Vertrag war überhaupt nur möglich in einer Zeit, in der eine hochentwickelte volkswirtschaftliche Wissenschaft die Möglichkeit bot, den Ursachen im Einzelnen nachzugehen, wodurch es Deutschland möglich geworden war, unter Anspannung all seiner Kräfte seine Stellung in der Weltwirtschaft durch Ausnützung aller seiner Hilfsquellen zu erringen. Das wirtschaftliche Ziel des Versailler Diktates war daher Mittel und Wege zu finden, um die Konkurrenzfähigkeit Deutschlands herabzusetzen. Zu diesem Zwecke wurde von den Handels- und Schiffahrtsexperten der Siegerstaaten alles zusammengetragen, was, obwohl völlig legal, in der Vorkriegszeit als dem nichtdeutschen Handel lästig empfunden war. Dieses Material wurde nahezu wahllos zu den strangulierenden Bestimmungen des Diktats verarbeitet." —

Zu mündlichen Friedensverhandlungen ist es in Versailles nicht gekommen. Diese wurden vom Gegner von vornherein abgelehnt. Somit war die deutsche Delegation auf den schriftlichen Weg angewiesen. Unter Verzicht auf eine einzige große Antwort hat sie zu einer Reihe von Einzelfragen kritisch Stellung genommen. Als Sachverständige gehörten der deutschen Friedendelegation u. a. die Her-

---

1) Nauticus 1923, S. XXVII/XXVIII.

ren Geheimrat Cuno von der Hapag und Generaldirektor Heineken vom Norddeutschen Lloyd an.

Die Gegenvorschläge, die deutscherseits ausgearbeitet und in Versailles am 13. Mai 1919 überreicht wurden, nahmen im Abschnitt III eingehend zu den Fragen der Seeschiffahrt Stellung. Sie lauteten in ihren entscheidenden Teilen:

„Nach Artikel 118 des Friedensentwurfes soll Deutschland außerhalb seiner Grenzen in Europa keinerlei Rechte haben. Es soll sich von vornherein verpflichten, allen Maßnahmen zuzustimmen, mit denen von den alliierten und assoziierten Regierungen über diese Rechte verfügt wird. Dieser Grundsatz ist ebenso, wie eine große Anzahl von Einzelvorschriften, die sich auf die Behandlung deutscher Rechte außerhalb seiner Grenzen beziehen, mit dem Vorvertrag über den Friedensschluß unvereinbar.

Die Durchführung der Vorschläge des Entwurfs und der Einzelbestimmungen ist, wenn Deutschland weiter leben soll, unmöglich. Die Erfüllung der den alliierten und assoziierten Regierungen gegenüber einzugehenden Zahlungsverpflichtungen würde überdies gefährdet.

Deutschland bedarf der Seeschiffahrt für seine Lebensmittel- und Rohstoffeinfuhr, seinen Warenvorrat zur Verbesserung seiner Zahlungsbilanz und zur Beschäftigung und Ernährung der von der Seeschiffahrt und vom Außenhandel abhängigen Bevölkerungskreise. In völkerrechtlich nicht zu begründender Weise wird ihm die bei Kriegsbeginn in feindlichen Häfen befindlich gewesene Tonnage weggenommen. Es wird die Auslieferung der gesamten Überseeflotte nebst den im Bau befindlichen Schiffen verlangt. Es werden ferner Deutschland Bauverpflichtungen auferlegt, die das Wiedererstehen einer deutschen Handelsflotte auf lange Zeit hinaus unmöglich machen, das um so mehr, als auch die Bezahlung der für Schiffsbauzwecke nötigen Rohstoffe und technischen Hilfsmittel (Kohle, Eisen, Maschinen usw.) durch die sonstigen Lieferungsverpflichtungen der Industrie wesentlich erschwert sind. Zu diesen Anforderungen deutschen Eigentums stellt sich die Weigerung, deutsche Prisengerichtsurteile gegenüber feindlichen und neutralen Schiffen und Ladungen, sowie deutsche Ansprüche auf Schadenersatz aus der Wegnahme, Zerstörung oder Benutzung deutscher Schiffe anzuerkennen. Alle Ansprüche aus der Wegnahme deutscher Schiffe und sonstigen Eigentums der Reedereien in China und Siam werden in Übereinstimmung mit den diesbezüglichen allgemeinen Bedingungen

nochmals besonders für nicht bestehend erklärt. Ebensowenig wie für Schiffe in China und Siam soll Ersatz für die in Italien, Portugal, Brasilien usw. unter Bruch des Völkerrechts genommenen Schiffe gegeben werden. Deutschland wird aller seiner überseeischen Anlagen und Häfenbetriebe für die Schiffahrt beraubt. Jeder Anspruch auf während des Krieges und insbesondere auch noch während des Waffenstillstands (z. B. in Italien) vorgekommenen rechtswidrigen Schädigungen deutschen Eigentums ist nach Artikel 298 Anhang von vornherein für nichtig erklärt, während andererseits (§ 9) kein Ende weiterer schädigender Maßnahmen abzusehen ist.

Die Lebenskraft der deutschen Seestädte wird dadurch sichtlich geschwächt, daß sich die alliierten und assoziierten Mächte das Recht sichern, den durch Deutschland vermittelten Auswandererverkehr an sich zu ziehen, Häfen und Binnenwasserstraßen praktisch frei von jeder deutschen Kontrolle zu benutzen und schließlich ganz allgemein auch hinsichtlich der deutschen Schiffahrtsinteressen mit Deutschlands früheren Bundesgenossen irgendwelche Abmachungen zu treffen, die von Deutschland unbesehen anzunehmen sind. Verstärkt wird diese Absicht durch das Verlangen, einem reinen Binnenlandstaat in dem größten deutschen Freihafen ein besonderes Gebiet zu sichern, obwohl dieser Hafen den wirtschaftlichen Bedürfnissen der jetzt im tschecho-slowakischen Staat zusammengefaßten Bevölkerung stets in entgegenkommendster Weise zu Gebote gestanden hat. Wie es unter diesen Umständen möglich sein soll, daß nach Jahren eine deutsche Handelsflotte bei ihrem Wiederentstehen auf dem Schiffahrtsweg des Weltverkehrs Bedingungen vorfinden sollte, die den Grundsatz „vollkommener Freiheit der Schiffahrt" für sie praktisch anwendbar erscheinen lassen, ist unerfindlich."

(Es folgen dann Ausführungen bezüglich der Wegnahme der Kabel und weiterer Beeinträchtigungen des deutschen Außenhandels.)

„Die deutsche Delegation muß entscheidendes Gewicht darauf legen, daß diese einseitige Benachteiligung des deutschen Außenhandels unterbleibt und ihm im Rahmen der von den alliierten und assoziierten Mächte für ihren eigenen Handel aufgestellten Forderungen volle Gegenseitigkeit und Bewegungsfreiheit gewährt wird. Die Forderung auf Auslieferung der gesamten und im Bau befindlichen Überseehandelsflotte in der in Anm. 3 zu Artikel 244 vorgesehenen Allgemeinheit ist unannehmbar. Die deutsche Delegation ist dagegen bereit, den Gedanken des Annex 3 Rechnung zu tragen, wonach die

deutsche Flotte in die Lücke mit eintreten soll, die durch die Kriegsereignisse entstanden ist. Das würde in der Form geschehen können, daß Deutschland sich an den für die Gesamtheit erforderlichen Transportleistungen dadurch beteiligt, daß es die Schiffe in einem Weltpool fahren läßt, welcher für alle beteiligten Flaggen nach einheitlichen und gleichen Gesichtspunkten eine Mitwirkung in der Leitung vorsieht. Auch darüber hinaus besteht die Bereitwilligkeit, ohne den Grundsatz „Tonne für Tonne" irgendwie anzuerkennen, gemäß Ziffer 5 des genannten Annex Bauverpflichtungen für Handelsschiffe zu übernehmen und solche sogar nach Maßnahme der Leistungsfähigkeit der Werften und nach näherer Vereinbarung auf höhere Tonnenzahl und längeren Zeitraum zu erstrecken.

Die Delegation stellt ferner anheim, in Verhandlungen darüber einzutreten, ob eine gegenseitige Beteiligung alliierter und deutscher Schiffsinteressen in beiderseitigen Schiffahrtsunternehmungen herbeigeführt werden kann."

Die deutschen Einwendungen und Gegenvorschläge haben keinerlei Einfluß hinsichtlich einer Abänderung der Friedensbedingungen auszuüben vermocht. Im krassen Gegensatz zu der Sachlichkeit und würdigen Sprache der deutschen Ausführungen stand die Antwort der Gegenseite, die in einer von Clemençeau unterzeichneten Note vom 22. Mai 1919 enthalten ist.[1])

„Die deutsche Note klagt darüber, daß man von Deutschland die Abtretung seiner vorhandenen oder im Bau befindlichen Handelstonnage sowie ein Prioritätsrecht auf seine Schiffsbauten während einer bestimmten Anzahl von Jahren verlangt. Die Note erwähnt jedoch nicht, daß man Deutschland einen wichtigen Teil seiner kleinen Handelsschiffe unversehrt überläßt. Die Vertreter Deutschlands scheinen vollständig übersehen zu haben, daß das Opfer seiner großen Handelsschiffe die unvermeidlich notwendige Sühne bildet, die ihm auferlegt wird, weil es in den letzten zwei Jahren des Krieges allem Brauch und allen Gesetzen zum Hohn einen erbarmungslosen Feldzug gegen die Handelsflotte der Welt geführt hat. Als teilweisen Ersatz der 12 750 000 versenkten Tonnen beabsichtigt man 4 000 000 Tonnen deutscher Schiffe zu übertragen; mit anderen Worten, die Schiffe, die man Deutschland wegzunehmen beabsichtigt, stellen weniger als den dritten Teil der Tonnage dar, die auf diese nicht zu rechtfertigende

1) Cuno: Der Friedensvertrag und die deutsche Schiffahrt in „Deutschlands Wiederaufbau". V. Heft, S. 8.

Weise zerstört worden ist. Das Defizit an Handelstonnage der ganzen Welt[1]) ist das Ergebnis nicht der Friedensbedingungen, sondern der Haltung Deutschlands; man kann sich vernünftigerweise nicht wundern, daß man von Deutschland verlangt seinen Teil — dieser Teil ist sehr bescheiden — an den Verlusten zu übernehmen, die es durch seine verbrecherischen Handlungen verursacht hat."

Auf diese Note paßt auch die Charakterisierung, die Herbert Kraus[2]) von der gegnerischen Delegation gibt:

„In ihren überheblichen Antworten, deren Ton beispiellos in der Geschichte des Verkehrs zwischen zivilisierten Nationen auch in Zeiten höchsten Zornes dasteht, spielen Siegerübermut, Ironie, Drohung, ja Schadenfreude eine große Rolle."

Am 28. Juni 1919 erfolgte dann unter dem Druck eines Ultimatums die Unterschriftsleistung der deutschen Regierung durch die beiden Reichsminister Dr. Bell und Müller. England in erster Linie hatte damit sein Kriegsziel, die weltwirtschaftliche Stellung Deutschlands in Übersee und die deutsche Handelsflotte vernichtend zu treffen, erreicht. Mit Bezug auf die Handelsflotte war die Ausführung der betreffenden Bestimmungen des Friedensvertrages, nämlich die Auslieferung der Schiffe, der Ratifizierung in der Hauptsache bereits vorangegangen. Die Ratifizierung des Friedensvertrages erfolgte am 10. Januar 1920.

In den Versailler Bestimmungen waren die deutschen Docks und andere Einrichtungen der deutschen Häfen offenbar vergessen worden. Dieses Versäumnis wurde in einem zweiten Protokoll nachgeholt, das sich als Ergänzung zum Friedensvertrag darstellt. Als Ersatz für die im Juni 1919 durch Admiral Reuter veranlaßte Versenkung der deutschen Kriegsflotte in der Bucht von Scapa Flow wurde in diesem Protokoll die Auslieferung von 400 000 t Schwimmdocks, Kränen, Baggern, Schleppern und sonstigen Hafenmaterials verlangt. Diese nachträgliche Forderung ist genau so als Gewalt- und Willkürakt anzusehen, wie die am 11. September 1919 verfügte Auslieferung der Tankdampfer und Segelschiffe.

Da Deutschland an Hafenmaterial bei privaten Betrieben nur 330 000 t und bei der Kriegsmarine 229 000 t besaß,[3]) setzte die

---

1) Tatsächlich konnte bereits damals von einer wesentlichen Verringerung der Welthandelsflotte gegenüber 1914 nicht mehr die Rede sein: Mitte 1920 betrug die Vermehrung der Welthandelsflotte gegenüber 1914 schon 7,5 Millionen Br. R. T.

2) Vgl. Kraus in „Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft". S. 18.

3) Vgl. Priester, S. 29.

deutsche Regierung der neuen Auslieferungsforderung hartnäckigen Widerstand entgegen. Nach wiederholtem Notenwechsel erreichte sie dann auch die Herabminderung auf 275 000 t. Auch dieser Raub stellte sich später in der Hauptsache als eine sinnlose Vernichtung für uns damals besonders wichtiger, für die Entente jedoch nicht nutzbar zu machender Werte heraus.

Bis zur Ratifikation des Friedensvertrages am 10. Januar 1920 hatte Deutschland auf Grund der Waffenstillstandsabkommen bereits 393 Seeschiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 1 924 000 Br. R. T. ausgeliefert. England erhielt davon bis zum 7. Dezember 1919 den Löwenanteil, nämlich 230 Schiffe mit 1 200 000 Br. R. T.[1]) —

Die Folgen dieser weit fortgeschrittenen Auslieferung der uns bis Kriegsende noch verblieben gewesenen Handelsschiffe waren verhängnisvoll. Unsere aus unzähligen Wunden blutende Volkswirtschaft entbehrte bei dem Tiefstand der deutschen Valuta die eigene Handelsflotte mehr denn je und man klammerte sich an den Rest der noch in den deutschen Häfen liegenden und dem Schicksal der Auslieferung verfallenen Seeschiffe.

Am 14. Dezember 1919 fuhr eine deutsche Kommission von Sachverständigen unter Führung von Geheimrat Seeliger nach Paris, um in Verhandlungen mit der damals allmächtigen Reparationskommission eine Erleichterung der Auslieferungsbedingungen zu erzielen. Unverrichteter Sache mußte sie wieder zurückkehren. In einer Note der Reparationskommission vom 30. Januar 1920 kam dann der schroffe Standpunkt der Gegenseite erneut zum Ausdruck.

Die Verhandlungen wurden bald darauf in London zwischen der Maritimen Abteilung der Reparationskommission (Maritime Service) und der deutschen Schiffahrtsdelegation wieder aufgenommen. Deutscherseits stützte man sich dabei vor allem auf Paragraph 4 der Anlage IV vom Teil VIII (Wiedergutmachungen) des Versailler Vertrages, in dem es der Reparationskommission u. a. zur Pflicht gemacht wird, bei ihren Entscheidungen

> „den inneren Bedürfnissen Deutschlands soweit Rechnung zu tragen, wie es zur Aufrechterhaltung des sozialen und wirtschaftlichen Lebens Deutschlands notwendig sei" und weiterhin zu berücksichtigen, „das allgemeine Interesse der alliierten und assoziierten Regierungen daran, daß das gewerbliche Leben Deutschlands nicht soweit zerrüttet wird, daß seine Fähigkeit seinen anderen Wiedergutmachungsverpflichtungen zu genügen, in Frage gestellt wird".

1) Schiffahrt-Jahrbuch 1921, S. 13.

Die deutsche Schiffahrtsdelegation traf Anfang März 1920 in London ein. Sie stand unter Leitung des Geh. Legationsrat Seeliger, es gehörten ihr außerdem an, die Herren Regierungsrat Lahr, Fregattenkapitän Lohmann, Dr. Hesselbarth, Oberbaurat Krell, Dir. Decker, Dir. Peltzer, Dir. Stapelfeldt, Dir. Gribel, Dir. Ganssauge, Dir. Nawatzki, Dir. Tetens, Dir. Ohlrogge, Dir. Paul Müller, Dir. Wendt, Meinck. Die alliierte Delegation setzte sich zusammen aus: Mr. B. A. Kemball-Cook, als Vorsitzenden, ferner den Herren: Monsieur Hanonnet de la Grange, Lieutenant-Colonel Ingianni, Mr. Kengo Mori, Commander Green, Mr. D. H. Boggis-Rolfe, Mr. O. C. Chapmann, Captain Mitrecey.[1])

Die Londoner Verhandlungen[2]) wurden am 3. März im Bridgewater House aufgenommen. Die deutschen Bemühungen gingen in der Hauptsache dahin, die Entente zu veranlassen, die verbliebenen Schiffe über 1600 Br. R. T. einstweilen von der Auslieferung freizustellen, die übrigen Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T. und außerdem die Segelschiffe für Deutschland zu retten und schließlich Milderungen hinsichtlich der Ablieferung der Fischdampfer zu erreichen.

Der deutsche Standpunkt fand eingehende Begründung in einer an die Reparationskommission gerichteten Denkschrift, die am 6. März 1920 in London überreicht wurde; sie hatte folgenden Wortlaut:[3])

> „Die beteiligten Kreise des deutschen Wirtschaftslebens haben in vielen ernsten und eindringlichen Kundgebungen auf die verhängnisvollen Folgen der von den Alliierten geforderten Abgabe unserer Seeschiffe hingewiesen. In völliger Übereinstimmung mit den hierbei zum Ausdruck gelangten Auffassungen hält es die deutsche Regierung für ihre Pflicht, bevor sie in die Verhandlungen über die Ausführung der in Frage kommenden Friedensbedingungen eintritt, noch einmal auf jene Folgen hinzuweisen, welche die strikte Durchführung des Friedensvertrags in dieser Beziehung herbeiführen muß.

1) Von den genannten Herren bildeten Kemball-Cook, Hanonnet de la Grange, Ingianni und Kengo Mori den sogenannten Geschäftsführenden Ausschuß des Maritime Service of the Reparation Commission.

2) Minutes of Proceedings at Meetings of the Managing Board with the German Shipping Delegation London, April 1921 (amtlicher englischer Verhandlungsbericht der Maritimen Abteilung der Reparationskommission.

3) Vgl. Schiffahrt-Jahrbuch 1921, S. 14 ff.

Unter den Waffenstillstandsabmachungen wurden Deutschland die Segelschiffe, die Dampfer unter 1600, sowie die Hälfte der Dampfer zwischen 1600 und 2500 Br. R. T. belassen. Dies geschah, weil die Alliierten sich der Erkenntnis nicht verschließen konnten, daß diese Schiffe zur Erhaltung der deutschen Volkswirtschaft notwendig waren. Die Schiffe dienten in der Hauptsache dem Küstenverkehr und dem Verkehr mit den benachbarten europäischen Ländern zur Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln, Rohstoffen namentlich Eisenerzen. Ohne jene Schiffe hätte die Ernährung der Bevölkerung, die Beschäftigung Hunderttausender von Arbeitern und die Aufrechterhaltung von Ordnung und Ruhe in Deutschland nicht sichergestellt werden können.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben aber gezeigt, daß der Deutschland unter dem Waffenstillstand überlassene Schiffsraum nicht genügt hat, um den Niedergang des deutschen Wirtschaftslebens aufzuhalten. Vielmehr haben sich die Verhältnisse seitdem erheblich verschlechtert. Die in den Friedensbedingungen enthaltene Forderung, daß die in Bau befindlichen Schiffe abzuliefern sind, hat die Inangriffnahme des Baues neuer Schiffe unmöglich gemacht. Der Neubau von Schiffen in Deutschland wird auch fernerhin durch empfindlichen Materialmangel, durch die Leistung für die alliierten Länder, durch die Desorganisation der Arbeit weit hinausgeschoben. Kauf oder Befrachtung von ausländischen Schiffen verbietet sich in großem Umfange wegen Mangel an ausländischen Zahlungsmitteln. Soweit solche vorhanden sind, müssen sie in erster Linie für die Erwerbung der notwendigsten Nahrungsmittel für das deutsche Volk und für die Anschaffung von Rohstoffen verwandt werden. Eine Erhöhung des Schiffsraumes ist daher weder eingetreten, noch wird sie in absehbarer Zeit eintreten.

Andererseits hat die Schiffahrt in den gedachten Verkehrsrichtungen für das deutsche Wirtschaftsleben nur noch erhöhte Bedeutung gewonnen. Infolge der Abtrennung vorwiegend landwirtschaftlicher Provinzen Deutschlands muß für eine gesteigerte Lebensmittelzufuhr von anderen Ländern Vorsorge getroffen und hierfür Schiffsraum bereitgestellt werden. Der Eisenbahnverkehr ist infolge der Abgabe von rollendem Material und eines großen Teils der Kohlenproduktion immer mehr zusammengebrochen. Eine stärkere Inanspruchnahme der Küstenschiffahrt wird dadurch notwendig. In gleichem Sinne wirkt die Abtretung Ostpreußens und die Unterbrechung der

unmittelbaren Eisenbahnverbindung durch Einschaltung von Eisenbahnsystemen unter fremder Verwaltung.

Hierzu kommt, daß Deutschland für den Wiederaufbau der zerstörten Gebiete sorgen und das erforderliche Material zur Stelle schaffen muß. Hierzu muß auch der Seeweg gewählt und der erforderliche Schiffsraum bereitgestellt werden.

Durch eine Wegnahme von Schiffen, die noch über die während des Waffenstillstandes bewirkte Entziehung von Schiffsraum hinausgeht, würde daher die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Rohstoffen, insbesondere mit Erzen, noch erheblich erschwert, wenn nicht ganz unmöglich gemacht werden. Hochöfen, Stahlwerke, Eisen- und andere Industrien würden stillgelegt werden müssen, eine Entlassung von vielen Hunderttausenden von Arbeitern würde die Folge sein. Die zahlreichen Entlassungen aus Heer und Marine verschärfen die Lage in dieser Beziehung noch bedeutend. Durch Hunger und Arbeitslosigkeit würde die Bevölkerung zur Verzweiflung getrieben werden. Schwere Unruhen ständen zu befürchten. Die Gefahr des Bolschewismus würde sich erneut drohend erheben, denn die bisher eingetretene Beruhigung der Bevölkerung wurde nur durch Einfuhr von Lebensmitteln aus dem Auslande erkauft. Hierdurch ist jedoch die Zahlungsfähigkeit Deutschlands nahezu erschöpft, sodaß ein Fortschreiten auf diesem Wege unmöglich ist, da er zum unmittelbaren Zusammenbruch führen muß. Wie nahe dieser Zustand ist, zeigt der Tiefstand der deutschen Valuta.

Über die Bedeutung des gedachten deutschen Schiffsverkehrs und über den für seine Aufrechterhaltung notwendigen Schiffsraum läßt sich aus folgenden, nur einzelne dringendste Bedürfnisse betreffenden Zahlen ein Bild gewinnen:

	Br. R. T.
Für den Küstenverkehr waren, selbst während des Krieges, jährlich durchschnittlich erforderlich rund	240 000
Da Ostpreußen infolge der räumlichen Trennung vom Deutschen Reich mit Kohlen und sonstigen Waren in weit größerem Umfange als bisher auf dem Seewege versorgt werden muß, bedarf die für den Küstenverkehr zur Verfügung zu stellende Tonnage einer Erhöhung und zwar mindestens um	80 000
Der Mindesteinfuhrbedarf der deutschen Eisenindustrie allein in schwedischen Eisenerzen ist mit etwa 3 Millionen Tonnen in Rechnung zu stellen. Es ergibt sich daraus ein Mindestbedarf an Schiffsraum von rund	330 000
zusammen	650 000

Demgegenüber würde Deutschland nach strikter Durchführung der Friedensbedingungen an Schiffsraum über 1000 Ts. insgesamt rund . . . . . 100 000 Ts. Br. R. verbleiben.	
Deutschland besitzt zwar noch Schiffe unter 1000 Ts. in größerer Menge, diese sind jedoch für obige Zwecke nur in beschränktem Umfange geeignet. Schätzungsweise können für den kleinen Küstenverkehr lediglich rund . . . . . 200 000 Ts.	
Br. R. verwertet werden = zus.	300 000
Es würden danach schon für die oben angeführten Bedürfnisse fehlen	350 000

Dabei ist noch gänzlich der Lebensmittel-, Futterstoff- und Rohstoffverkehr von Übersee und der übrige Schiffsverkehr in Ost- und Nordsee selbst außer Betracht geblieben.

Da diese Tonnage jetzt und auch in kommenden Jahren nicht ersetzt werden kann, so ist, wenn nicht anderweitig für den fehlenden Schiffsraum gesorgt wird, der wirtschaftliche Zusammenbruch Deutschlands unaufhaltbar. Wollen daher die Alliierten die Aufrechterhaltung des deutschen Wirtschaftslebens, der Ruhe und Ordnung in Deutschland ermöglichen, wollen sie aber auch, daß Deutschland ökonomisch in der Lage bleibt, die ihm auferlegten finanziellen und wirtschaftlichen Friedensbedingungen nach Möglichkeit zu erfüllen, so können sie nicht die unbedingte Durchführung des Friedensvertrages bezüglich der Abgabe der Seeschiffe fordern. Hierbei handelt es sich um Deutschlands Existenz. Für die Alliierten dagegen handelt es sich zunächst nur um eine Frage der Genugtuung, in Zukunft aber vielmehr um die Frage, ob von Deutschland die geforderte Entschädigung erreicht werden kann.

Durch § 4 der Anlage IV zu Artikel 236 des Friedensvertrages ist dem Wiedergutmachungsausschuß zur Pflicht gemacht, bei seinen Entscheidungen

„den inneren Bedürfnissen Deutschlands soweit Rechnung zu tragen, als es zur Aufrechterhaltung des sozialen und wirtschaftlichen Lebens Deutschlands notwendig ist..."

Er hat ferner zu berücksichtigen:

„das allgemeine Interesse der alliierten und assoziierten Regierungen daran, daß das industrielle Leben Deutschlands nicht soweit zerrüttet wird, daß seine Fähigkeit, seinen anderen Wiedergutmachungsverpflichtungen zu genügen, in Frage gestellt wird."

Auch in der Antwort, welche die Alliierten der Deutschen Regierung auf ihren Einspruch gegen die ursprünglichen Friedensbedingungen am 16. Juni 1919 erteilt haben, haben sie in Teil VIII besonders auf die Vollmachten hingewiesen, die dem Wiedergutmachungsausschuß übertragen worden sind und dabei hervorgehoben, daß „die durch den Vertrag selbst der Wiedergutmachungskommission gegebenen Anweisungen ihr einschärfen, ihre Vollmachten so auszuüben und auszulegen, daß im Interesse Aller die möglichst vollständige und schnelle Ausführung seiner Wiedergutmachungsverpflichtungen durch Deutschland sichergestellt wird. Sie schärfen ihr auch ein, hierbei der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die gesellschaftliche, wirtschaftliche und finanzielle Organisation Deutschlands aufrechtzuerhalten."

Gestützt auf diese feierlichen Zusagen der Alliierten, wendet sich daher die Deutsche Regierung zwecks Abwendung der verhängnisvollen Folgen der Abgabe der Schiffe an den Wiedergutmachungsausschuß mit dem eindringlichen Ersuchen, Deutschland den für seine Existenz notwendigen Schiffsraum zu belassen. Die Deutsche Schiffahrtsdelegation bittet den Maritime Service der Reparationskommission über die näheren Modalitäten sofort in Verhandlungen einzutreten."

Die Antwort der Reparationskommission erfolgte erst am 31. März. Bis dahin fanden in London noch fünf Sitzungen statt. Im ganzen traf man sich in siebzehn Besprechungen. Die Schlußsitzung war nach einer Unterbrechung während des April am 31. Mai 1920. Am 26. März tagte man vorübergehend in Paris.

Die Verhandlungen selbst wurden in verbindlicher Form geführt; jedoch bestand bei den alliierten Vertretern keinerlei Neigung zu größeren Zugeständnissen. Mr. Kemball-Cook leitete die Sitzung am 3. März 1920 mit den Worten ein,[1])

„Unsere Aufgabe ist, im Namen der Reparationskommission betreffs Anlage III des Friedensvertrages zu verhandeln. Ich halte mich versichert, daß Sie hierhergekommen sind mit dem aufrichtigen Wunsche, diese Angelegenheit zweckmäßig zu ordnen und in der ernstlichen Absicht, den Vertrag bestmöglichst zu erfüllen. Auf unserer Seite werden Sie — wenn Sie in dieser Gesinnung hier sind — jede Bereitwilligkeit finden, die Angelegenheit in praktischem Sinne zu diskutieren und zu vernünftigen und gerechten Entscheidungen zu kommen."

Als Verhandlungssprache wurde auch Deutsch ausdrücklich zugelassen.

1) Vgl. Londoner Sitzungsprotokoll.

Mit Rücksicht darauf, daß bereits am 10. März 1920 die durch den Friedensvertrag festgesetzte Frist für die Auslieferung der letzten in Betracht kommenden deutschen Schiffe ablief, wurde von der Gegenseite immer wieder auf die Notwendigkeit äußerster Beschleunigung hingewiesen. Nach Überreichung des bereits erwähnten deutschen Memorandums in der zweiten Sitzung vom 6. März gab jedoch der Vorsitzende Mr. Kemball-Cook eine stark einschränkende Erklärung hinsichtlich der Vollmachten seines Ausschusses ab:

> „es ist Pflicht des Ausschusses, die Bestimmungen des Friedensvertrages auszuführen. Er hat nicht die Macht, irgendwelche Verabredungen mit der Delegation zu treffen, die in irgend einer Weise von den Bedingungen des Vertrages abweichen würden. Eine solche Macht liegt nur in den Händen der Reparationskommission in Paris."

Es ist klar, daß bei solcher Einstellung selbst die kleinsten Zugeständnisse mühsam abgerungen werden mußten. Bezeichnend war, daß die Maritime Abteilung sich erst dann bereit erklärte, das deutsche Memorandum vom 6. März 1920 nach Paris weiter zu leiten, nachdem man deutscherseits ein weiteres Entgegenkommen hinsichtlich des Ortes der Schiffsübergabe gezeigt hatte.[1])

Erst in der dritten Sitzung am 18. März kam man auf einige der Hauptpunkte zu sprechen. Die deutsche Delegation erhob ihre Forderung hinsichtlich der Fischdampfer und machte weiterhin den Vorschlag, daß es Deutschland gestattet würde, Material, wie z. B. Maschinen, an Stelle von Schiffsneubauten auszuliefern.

Die vierte Sitzung brachte am 19. März die Entscheidung in der Fischdampferfrage. Es wurde ein Übereinkommen dahingehend getroffen, daß Deutschland an Stelle der nach dem Friedensvertrag sofort auszuliefernden 25% des Gesamtbestandes an Fischdampfern lediglich 23 Nordsee- und 17 Ostseedampfer ausliefern müsse.[2]) Zum Ausgleich sollten dann später Neubauten abgeliefert werden. Die

1) Die diesbezügliche Erklärung Seeligers lautete: „Nach Ansicht der deutschen Delegation ist die Auslieferung der deutschen Schiffe im Firth of Forth nahezu eine Unmöglichkeit. Trotzdem werden wir, durch die Stellungnahme des Maritimen Ausschusses dazu gezwungen, an die Deutsche Regierung zu telegraphieren, die Schiffe in vorgeschlagener Weise auszuliefern. Wir halten unsern rechtmäßigen Standpunkt fest, daß nach den Bestimmungen des Friedensvertrages wir verpflichtet sind, die Schiffe dort auszuliefern, wo sie liegen. Wir werden daher unbeschädigte Schiffe aus deutschen Häfen nach dem Firth of Forth senden. Wir erwarten die Rückerstattung der Ausgaben in barem Gelde und ersuchen um baldigste Entscheidung der Reparationskommission."

2) Es handelte sich hierbei um 40 zum Minenräumen eingerichtete, in der Hand der Deutschen Regierung befindliche Fischdampfer. Die Heringsund Küstenfischereien brauchten keine Schiffe abzuliefern.

deutsche Regierung verpflichtete sich, 19 Fischdampfer innerhalb von 9 Monaten und den Rest in den folgenden drei Monaten zu erbauen. Jedes Schiff war sofort nach Fertigstellung abzuliefern. Deutscherseits erklärte man sich weiterhin bereit, alle Fischdampfer, die fertigen wie die zu erbauenden, nach alliierten Häfen zu bringen. Gegebenen Falles[1]) sollte hierfür eine besondere Entschädigung gewährt werden. Es wurde abgemacht, daß das Eigentumsrecht an den zu erbauenden Dampfern in den deutschen Häfen übertragen werden solle, die tatsächliche Ablieferung dagegen in den dazu bestimmten ausländischen Häfen. Die deutsche Delegation konnte eine Sicherung in der Hinsicht durchsetzen, daß die Fischdampfer-Neubauten nicht lediglich in hochwertigster Tonnage angefordert werden dürften. Alle Dampfer waren mit der üblichen Ausstattung zu versehen, ausgenommen Netze und Hanftaue. Besonders wurde schließlich noch festgestellt, daß diese Fischdampfer-Neubauten nichts zu tun hätten mit der Tonnage, die laut Versailler Vertrag gebaut werden müßte. Wenn die Fischdampfer-Neubauten nicht zum festgesetzten Zeitpunkt abgeliefert werden sollten, so würden die Alliierten das Recht haben, vorhandene deutsche Fischdampfer wegzunehmen und zu gebrauchen, bis die Neubauten abgeliefert seien, worauf die konfiszierten Dampfer wieder zurückzugeben wären.

Voranstehende Abmachungen[2]) über die deutschen Fischdampfer sind wohl als eine der ersten Revisionen des Versailler Vertrages anzusehen.

Die Angelegenheit der Auslieferung von 50% der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T. führte zu langwierigen und teilweise sehr erregten Auseinandersetzungen. Zunächst bestand keinerlei Klarheit über die Schiffe, die überhaupt in Betracht kamen. Die Alliierten warfen der deutschen Delegation vor, daß deutsche Schiffe durch Neuvermessung und Umbauten hinsichtlich ihrer Tonnage verringert worden seien, um sie dadurch der Ablieferung zu entziehen. Im Namen der deutschen Regierung konnte Geheimrat Seeliger die Versicherung abgeben, daß an zuständiger Stelle davon bisher nichts bekannt gewesen sei. Gegenüber zwei Briefen der Maritimen Abteilung vom 20. und 22. März 1920, die sich mit den angeblichen Neuvermessungen sowie der Auslieferung der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T. befaßten und in denen der Vorwurf erhoben wurde

1) Wenn nämlich die Reparationskommission später anerkennen sollte, daß der deutsche Standpunkt berechtigt sei, wonach die Schiffe nicht in alliierten, sondern in deutschen Häfen der Entente zu übergeben seien.

2) Diese waren vorab nur mündliche und sollten erst nach Zustimmung der Reparationskommission schriftlich fixiert werden.

„die deutsche Regierung versuche die Bestimmungen des Friedensvertrages zu umgehen und zeige sich widerspenstig"

wurde von Geheimrat Seeliger am 22. März 1920 in schärfster Form schriftlich protestiert.

Am 23. März 1920 (sechste Sitzung) nahmen die Besprechungen ihren Fortgang. Eine Befreiung von der Auslieferung hinsichtlich der Schiffe zwischen 1000 und 1600 B. R. T. war nicht zu erreichen. Über die für die Ablieferung überhaupt in Betracht kommenden Schiffe wurde wenigstens eine einheitliche Auffassung erzielt.[1])

Eingehend verhandelte man dann über die Spezialschiffe, die Deutschland ausgenommen wissen wollte. Hierbei kamen in Betracht: 1. die Fähren „Deutschland", „Preußen". „Mecklenburg" und „Friedrich Franz I"; 2. die Schulschiffe „Großherzogin Elisabeth", „Prinzessin Eitel Friedrich", „Großherzog Friedrich August" und „Herzogin Cecilie"; 3. die Depotschiffe „Waltraute", „Gernot" und „Gunther"; 4. die Staatsjacht „Hohenzollern".

Die alliierten Vertreter brachten von vornherein zum Ausdruck, daß für alle diese Schiffe die Auslieferungsverpflichtung bestehe; nur hinsichtlich der Fähren war ein gewisses Entgegenkommen zu verspüren. Die endgültige Entscheidung wurde vertagt bis nach der gemeinschaftlichen Sitzung mit der Reparationskommission.

Diese Sitzung fand am 26. März 1920 in Paris statt. Sie trug einen informatorischen Charakter; den deutschen Delegierten wurde Gelegenheit gegeben, ihren bereits in London dargelegten Standpunkt erneut zu betonen.

Von einem Entgegenkommen seitens der Reparationskommission war nicht die Rede. Entsprechend fiel auch die schriftliche Antwort aus, die von ihr auf das deutsche Memorandum vom 6. März am 31. März 1920 erteilt wurde.[2]) Diese alliierte Note lautet:

„Wir beehren uns, Sie zu benachrichtigen, daß die Reparationskommission das von der deutschen Schiffsdelegation unter dem 6. März 1920 vorgelegte Memorandum eingehend geprüft hat, in dem darauf hingewiesen wird, daß es notwendig ist, daß

1) Auf Grund dieser Besprechungen stellte die deutsche Regierung am 29. April 1920 ein Verzeichnis der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T. (ohne Berücksichtigung der Neuvermessungen und der Embargoschiffe) mit Vorschlägen über die Auslieferung auf. Diese Liste enthielt 127 Dampfer mit 161.453,92 Br. R. T. und 8 Segler mit 10.966,23 Br. R. T. Für die Auslieferung wurden davon vorgeschlagen: 63 Dampfer mit 77.880,46 Br. R. T. und 2 Segler mit 2.377 Br. R. T. Sechs Dampfer, die gemäß voranstehender Aufstellung für die Ablieferung in Vorschlag gebracht wurden, waren bereits unter dem Waffenstillstand in den Besitz der Entente gekommen; desgleichen acht weitere Dampfer zwischen 1000 und 1600 Br. R. T., die jedoch von der deutschen Regierung reklamiert wurden.

2) Vgl. Schiffahrt-Jahrbuch 1921, S. 16 ff.

Deutschland, um seine sozialen, ökonomischen und finanziellen Organisationen aufrecht zu erhalten, nicht gezwungen werden sollte, die Übertragung seiner gesamten Schiffe auszuführen, zu der es durch Anlage III, Teil VIII des Vertrages von Versailles gezwungen ist. Die Kommission hat auch eingehend die ergänzenden Mitteilungen berücksichtigt, welche bei der am Vormittag des 26. März abgehaltenen Sitzung der Kommission gegeben wurde, an der auch die Schiffahrtsdelegation teilnahm, um persönlich ihre Auffassungen vorzubringen. — Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, daß nach eingehender Prüfung aller Einzelheiten der Angelegenheit die Kommission zu dem Beschluß gelangt ist, daß nicht genügend Gründe vorgebracht waren, um eine Abänderung der Bedingungen des Annex III der von der deutschen Delegation geforderten Art zu rechtfertigen. — Die Reparationskommission fordert die deutsche Schiffahrtsdelegation auf, unverzüglich die Übertragung des in Frage stehenden Schiffsraums gemäß den Direktiven des Maritime Service in Angriff zu nehmen."

Die deutsche Regierung beruhigte sich bei diesem Bescheid nicht. Da die Londoner Verhandlungen vorläufig unterbrochen waren, und namentlich während des Monats April keine Besprechungen zwischen der deutschen Schiffahrtdelegation und dem Maritime Service stattfanden, wurden die deutschen Forderungen in weiteren Noten zum Ausdruck gebracht.

Am 14. April 1920 erfolgte die Erwiderung auf die Note der Reparationskommission vom 31. März.[1]) Sie hatte folgenden Wortlaut:

„Die deutsche Regierung beehrt sich, den Empfang der Note der Reparationskommission vom 31. März zu bestätigen, welche die Antwort auf das Memorandum enthielt, in dem um die Belassung des für Deutschlands Existenz notwendigen Schiffsraums gebeten worden war. — Nach dem Friedensvertrag und der im Memorandum angezogenen Note der Alliierten ist es der Reparationskommission zur Pflicht gemacht, auf die wirtschaftliche Lage Deutschlands bei ihren Entscheidungen Rücksicht zu nehmen, insbesondere nicht durch die Erzwingung der Friedensbedingungen Deutschland soweit zu zerrütten, daß seine Fähigkeit, den Wiedergutmachungsverpflichtungen zu genügen, in Frage gestellt wird.

Das von der deutschen Regierung überreichte Memorandum hat in kurzen Linien die wirtschaftliche Lage Deutschlands geschildert und gezeigt, wie Deutschland ohne Belassung eines

1) Vgl. Schiffahrt-Jahrbuch 1921, S. 16 ff.

bestimmten Schiffsraumes wirtschaftlich zusammenbrechen muß. Der Maritime Service, dem die deutsche Schiffahrtsdelegation dieses Memorandum vorgetragen und übergeben hat, hatte zugesagt, dasselbe mit einem entsprechenden Kommentar an die Reparationskommission weiterzuleiten. Dies ist geschehen. Die Reparationskommission hat das Memorandum für so wichtig gehalten, daß sie die deutsche Schiffahrtsdelegation nach Paris gebeten hat, um in Gegenwart des gleichfalls dort anwesenden Maritime Service die Sache nochmals zu vertreten.

Das eingangs erwähnte Schreiben der Reparationskommission lehnt jedoch nunmehr den deutschen Antrag ab, mit dem Bemerken, daß „keine genügenden Gründe" vorgebracht seien. Die deutsche Regierung kann diese Entscheidung nicht stillschweigend hinnehmen.

Obwohl nach ihrer Ansicht die bereits vorgelegte Denkschrift schon eine mehr als eindringliche Sprache führt, wird die deutsche Regierung gleichwohl weiteres zahlenmäßiges Material der Reparationskommission unterbreiten. Sie wird zu gleicher Zeit nunmehr einen bestimmt formulierten Antrag dahin stellen, wieviel Schiffsraum, welche Art Schiffe und für welche Zeit die Reparationskommission Deutschland überlassen möge."

Die Antwort der Reparationskommission erfolgte am 21. April 1920 und war wiederum ablehnend:[1])

„Wir haben die Ehre, den Empfang Ihres Schreibens vom 14. ds. Mts. zu bestätigen, in dem Sie mitteilen, daß die deutsche Regierung einen weiteren Antrag bei der Reparationskommission dahin zu stellen beabsichtigt, daß das Verfügungsrecht über eine gewisse Anzahl von Schiffen, die nach den Wiedergutmachungsbestimmungen des Friedensvertrages abzuliefern sind, Deutschland belassen bleibt; zugleich wird weiteres Material zur Begründung dieser Forderung in Aussicht gestellt.

Wir haben die Ehre, Ihnen in Erinnerung zu bringen, daß nach Beratung des bereits vorher übermittelten Memorandums die Reparationskommission Vertreter der deutschen Regierung am 26. März in dieser Angelegenheit gehört hat, wobei diesen Gelegenheit gegeben wurde, das in dem Memorandum enthaltene Material zu ergänzen. Die formelle Entscheidung der Kommission wurde der deutschen Delegation am 30. März mitgeteilt.

1) Vgl. Schiffahrt-Jahrbuch 1921, S. 16 ff.

Wir müssen betonen, daß, obwohl jetzt über drei Monate seit Inkrafttreten des Friedensvertrages verflossen sind, noch nicht ein Fahrzeug während dieser Zeit von der deutschen Regierung abgeliefert worden ist und Ihnen mitteilen, daß es der Reparationskommission nicht möglich ist, irgendwelche weiteren Anträge in Erwägung zu ziehen, bis eine zufriedenstellende Menge Tonnage tatsächlich abgeliefert worden ist.

Wir müssen ebenso daran erinnern, daß, wie in dem Schreiben der Kommission vom 30. Januar bereits erwähnt, von dem Zeitpunkte ab, wo die Schiffe nach dem Friedensvertrag hätten abgeliefert sein müssen, bis zu dem Tage ihrer tatsächlichen Abgabe von der deutschen Regierung Miete zu zahlen sein wird."

Darauf erfolgte noch einmal eine deutsche Rückäußerung:

„Die deutsche Regierung beehrt sich, den Empfang der Note vom 21. April 1920 zu bestätigen. Sie legt Wert darauf, noch einmal darauf hinzuweisen, daß deutscherseits sofort alle Vorbereitungen mit größtem Nachdruck getroffen worden sind, um die Ablieferung der Schiffe entsprechend den in London übernommenen Verpflichtungen zu bewirken, daß aber die Überführung der abzuliefernden Schiffe nach dem Firth of Forth auf die allergrößten Schwierigkeiten stößt.

Die deutsche Schiffahrtsdelegation hatte bereits in London dem Maritime Service gegenüber betont, daß ihr die Erfüllung der Verpflichtung, welche sie übernehmen mußte, praktisch nahezu undurchführbar erscheine, da die Frage der Bebunkerung und Bemannung der Schiffe schwer lösbar sei. Auch der deutsche Ablieferungskommissar in Hamburg hat den alliierten Vertreter, der mit der Übernahme der Schiffe betraut ist, auf die Schwierigkeiten täglich hinweisen müssen.

Es ist gleichwohl gelungen, den Dampfer „Bielefeld" vor zwei Tagen nach dem Firth of Forth abgehen zu lassen. Außerdem ist eine größere Anzahl Schiffe seefertig gemacht. Die deutsche Regierung hofft, deren Überführung in den nächsten Tagen bewirken zu können. Die Reparationskommission wird hieraus entnehmen, daß es deutscherseits nicht an gutem Willen fehlt, den Verpflichtungen des Friedensvertrages nachzukommen, daß aber das deutsche Volk mit Bestimmtheit erwartet, nicht durch Wegnahme des letzten Schiffes seitens der Reparationskommission wirtschaftlich völlig zerrüttet zu werden."

Die alliierten Noten bestätigten den Eindruck, den die deutsche Schiffahrtsdelegation bereits bei ihrer erstmaligen Anwesenheit in London empfangen hatte, daß nämlich ein Entgegenkommen hinsicht-

lich der wichtigsten deutschen Forderungen in keiner Weise mehr erwartet werden durfte. Unerbittlich hielt die Reparationskommission das in Versailles Erreichte in der Hauptsache fest; eine Freigabe der Schiffe zwischen 1000 und 1600 B. R. T. oder eine Sistierung der Auslieferung der Schiffe über 1600 Br. R. T. blieben unerfüllte Wünsche!

Die Londoner Verhandlungen wurden erst am 6. Mai 1920 (siebente Sitzung) wieder aufgenommen. In besonderen Abkommen sollten nunmehr die bereits getroffenen Abmachungen, sowie die noch ausstehenden Entscheidungen festgelegt werden.

Als Grundlage dieser Verhandlungen, die sich zunächst auf das Abkommen über die Fischereifahrzeuge erstreckten und die auch noch die achte Sitzung am 7. Mai 1920 beschäftigten diente ein von der alliierten Delegation aufgesetzter Vertragsentwurf. Er entsprach in der Hauptsache den voranstehend bereits besprochenen Abmachungen und gelangte dann auch am 7. Mai zur formellen Annahme durch die deutsche Delegation, nachdem noch einige kleinere Zugeständnisse hinsichtlich der Ablieferungstermine der Ersatzbauten erreicht worden waren. Die Unterzeichnung dieses Abkommens erfolgte in der neunten Sitzung am 8. Mai 1920.[1]) Dem Vertrag wurde bezüglich der Stellungnahme der Vereinigten Staaten folgendes hinzugefügt:[2])

> „Kommandant Lucien Green, (Marine der Vereinigten Staaten), inoffizielles Mitglied des Ausschusses der Maritimen Abteilung der Reparationskommission, erklärt, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika keinen Einwand gegen obiges Abkommen hätten."

Zur Beratung der übrigen Punkte wurden Unterausschüsse gebildet, deren Sitzungen neben den Plenarberatungen stattfanden. Besprochen wurden in der Hauptsache die Fragen bezüglich der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T., der Segel- und Spezialschiffe, sowie der Neubauten.

Nachdem man in der zehnten Sitzung vom 10. Mai mehr allgemein über diese Punkte gesprochen hatte, wurde am 14. Mai (elfte Sitzung) in die Beratung der Einzelfragen eingetreten. Dies führte in der zwölften Sitzung am 15. Mai 1920 zunächst zur Unterzeichnung eines Abkommens über die Segelschiffe.[3]) An der Tatsache

1) Nach einigem Widerstreben erklärte sich die alliierte Delegation bereit, von dem englischen Originaltext des Abkommens eine offizielle deutsche Uebersetzung anfertigen zu lassen; es wurde ihr jedoch folgende Klausel hinzugefügt: „Es ist vereinbart, daß der englische Text der entscheidende ist." — Vorliegender Arbeit lagen die englischen Originalprotokolle zu Grunde; der deutsche Text war nicht zur Stelle zu schaffen.

2) Vgl. Londoner Sitzungsprotokoll.

3) Dieses bezog sich lediglich auf die deutschen Segelschiffe in Zentral- und Südamerika.

ihrer Auslieferung wurde nichts geändert; nur sollten sie unter bestimmten Voraussetzungen noch für einige Zeit ihren bisherigen deutschen Eigentümern nutzbringend zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der übernommenen Auslieferungsverpflichtungen war es wichtig, inzwischen neu hervorgetretene Auffassungsverschiedenheiten, die den in Betracht kommenden Schiffsbestand betrafen, zu beseitigen. Namentlich bezog sich das auf die Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br. R. T. Die deutsche Delegation erhob hierbei die Forderung, daß zahlreiche Schiffe vorläufig, die Mehrzahl jedoch endgültig von vornherein zu Gunsten Deutschlands bei der Berechnung abgezogen werden müßten. Es handele sich dabei um Schiffe, die in Danzig und Memel beheimatet seien, ferner um sogenannte Plebiszit-Schiffe aus Schleswig, weiterhin um Schiffe, die während des Waffenstillstandes durch Urteile belgischer Prisengerichte mit Beschlag belegt worden wären und andere, die während des Krieges durch Maßnahmen anderer Mächte, namentlich Großbritanien, Brasilien, Portugal, Italien und Vereinigte Staaten unberechtigter oder berechtigter Weise das gleiche Schicksal erlitten hätten. Schließlich waren auch einige deutsche Schiffe unter 1000 Br. R. T. von den Alliierten nach Abschluß des Waffenstillstandes festgehalten worden. In Übereinstimmung mit dem inoffiziellen Vertreter der Vereinigten Staaten entschied der Ausschuß, daß die in nordamerikanischen Häfen liegenden deutschen Schiffe auszuschließen seien, da die Vereinigten Staaten den Friedensvertrag nicht ratifiziert hätten. „Beuteschiffe" jedoch, wie z. B. die von Portugal und Italien zurückgehaltenen, dürften Deutschland nicht als „abgeliefert" angerechnet werden; die restlichen diesbezüglichen Forderungen der deutschen Delegation sollten Berücksichtigung finden.

In den folgenden Sitzungen fiel auch die Entscheidung über die deutschen Spezialschiffe. Bereits in der siebten Sitzung war bezüglich der Staatsyacht „Hohenzollern", die endgültige Antwort erfolgt, daß dieses Schiff als eine Art Kriegsschiff zum Verfügungsbereich der interalliierten Marinekommission und nicht zu dem der Maritimen Abteilung der Reparationskommission gehöre.

Auch die Frage der Segelschulschiffe wurde zu Ungunsten Deutschlands entschieden. Es handelte sich um die Schulschiffe „Herzogin Cäcilie", „Großherzog Friedrich August", „Großherzogin Elisabeth" und „Prinzessin Eitel Friedrich." Drei von ihnen mußten sofort abgeliefert werden, nur die „Großherzogin Elisabeth" wurde Deutschland belassen. Von diesen Schulschiffen gehörten zwei dem Deutschen Schulschiffverein unr eines dem Norddeutschen Lloyd.

Dagegen wurden die an anderer Stelle bereits erwähnten deutschen Fährschiffe von der Ablieferung ausgenommen.

Größte Schwierigkeiten machte es, zu einer Vereinbarung über die Neubauten zu kommen. Diese Frage wurde zuerst in der dreizehnten Sitzung am 21. Mai 1920 eingehend behandelt. Der deutsche Delegationsführer Dr. Seeliger brachte den deutschen Standpunkt dabei folgendermaßen schriftlich zum Ausdruck (Übersetzung aus dem englischen Protokoll):[1])

1. Die Deutsche Regierung ist verpflichtet, diese im Bau befindlichen Schiffe in dem Zustand abzuliefern, in welchem sie am 10. Januar 1920 sich befanden.
2. Die deutsche Regierung ist bereit, auf ihre eigenen Kosten diese Schiffe zu vollenden.
3. In diesem Falle beansprucht die deutsche Regierung, daß ein Teil dieser Schiffe in folgender Weise kalkuliert wird:
   a) der Stand der im Bau befindlichen Total-Tonnage vom 10. Januar 1920 ist durch ein gemeinsames Komitee festzustellen;
   b) der sich daraus ergebende Prozentsatz ist in fertigen Schiffen, Klasse für Klasse, an die Alliierten abzuliefern;
   c) das übrige ist der deutschen Regierung zu überlassen."

Gegenüber den dann vorgebrachten Einwendungen der alliierten Vertreter betonte Dr. Seeliger erneut, daß Deutschland laut Friedensvertrag nicht verpflichtet sei, diese im Bau befindlichen Schiffe zu vollenden. Jede Arbeit daran stehe vom 10. Januer ab außerhalb des Vertrages. Jede Zustimmung, diese Schiffe fertigzustellen sei deshalb eine Konzession von Seiten Deutschlands. Der Friedensvertrag gebe seiner Ansicht nach Deutschland das Recht, für die Vollendung dieser Schiffe etwas zu verlangen. Der deutschen Delegation kam es darauf an, auf Grund dieser Rechtsauffassung einen möglichst großen Teil der Neubauten für Deutschland zu retten.

Den alliierten Vertretern kamen die deutschen Forderungen offenbar unerwartet; sie zogen sich deshalb zu einer Sonderberatung zurück. Das einzige Entgegenkommen, zu dem sie sich dann in der Sitzung vom 21. Mai 1920 bereiterklärten, ging dahin, Deutschland solle die seit dem 10. Januar 1920 an den Schiffsneubauten geleistete Arbeit als ein Teil der Tonnage angerechnet werden, die Deutschland auf Reparationskonto zu bauen verpflichtet sei. Die deutsche Delegation lehnte diesen Vorschlag entschieden ab; die Beratung über diesen Punkt wurde daraufhin abgebrochen.

Die nächste Plenarsitzung (vierzehnte Sitzung) fand erst am 24. Mai statt. Zwischen der dreizehnten und vierzehnten Sitzung (Pfingstmontag) waren jedoch die alliierten Ausschußmitglieder mit der deutschen Delegation zu informellen Besprechungen zusammengetroffen.

1) Vgl. Londoner Sitzungsprotokoll.

bei denen sich ein größeres Entgegenkommen des Maritimen Ausschusses hinsichtlich der im Bau befindlichen deutschen Schiffe bemerkbar gemacht hatte. Zunächst war von den alliierten Vertretern eine Liste überreicht worden, wonach von den auf deutschen Werften befindlichen 45 Schiffen mit 325.342 Br. R. T. dreizehn Neubauten mit zusammen 62.300 Br. R. T. Deutschland belassen werden sollten. Davon fielen allerdings 52.592 Br. R. T. auf noch ziemlich unvollendeten Schiffsraum. Die zweite Liste erweiterte dieses Zugeständnis; sie enthielt 5 Schiffe mit zusammen 29.150 Br. R. T. von denen 18.772 Br. R. T. noch unvollendet waren. Im ganzen sollten Deutschland also an Neubautonnage 18 Schiffe mit 91.450 Br. R. T. überlassen bleiben.

Über die restlichen 27 Neubauten sollte zu Gunsten der Entente folgendermaßen verfügt werden: 158.852 Br. R. T. bereits fertiggestellter Tonnage sind sofort auszuliefern; die dann noch übrig bleibenden 75.040 Br. R. T. sind auf Reparationskonto fertig zu bauen. Diese 75.040 Br. R. T. abzüglich der Deutschland zu überlassenden bereits fertiggestellten Neubauten von 20.086 Br. R. T., also 54.954 Br. R. T. sollen auf die durch den Friedensvertrag Deutschland auferlegte und für Rechnung der Entente bis zu 200.000 Br. R. T. gehende jährliche Bauverpflichtung angerechnet werden. Durch eine besondere Klausel sollte dann noch das unbestreitbare Eigentumsrecht der Alliierten an den Schiffsrümpfen, wie auch die Priorität und Schnelligkeit hinsichtlich der Fertigstellung sichergestellt werden.

Das voranstehend geschilderte Zugeständnis war für Deutschland nicht unwichtig. Man darf es als den ersten größeren Verhandlungserfolg bezeichnen, seitdem mit der Entente um die deutsche Handelsflotte gerungen wurde. Das kann allerdings nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, daß die Entente bei der Verteilung der deutschen Neubautonnage für sich die zahlreichsten, wertvollsten und im Bau am meisten fortgeschrittenen Schiffe ausgesucht und Deutschland den minder wertvollen kleineren Rest überlassen hatte.

Die alliierte Delegation erklärte sich am 24. Mai 1920 schließlich noch dazu bereit, für den Fall, daß die deutschen Vertreter ein bestimmtes Schiff im besonderen zurückzubehalten wünschten, darüber auf der Basis eines Tausches mit einem anderen Schiff von annähernd der gleichen Tonnage und im gleichen Baustadium zu verhandeln.

Sofort unternommene Versuche der deutschen Delegation, die erzielten Verhandlungserfolge weiter auszubauen, schlugen fehl. Der alliierte Verhandlungsleiter gab vielmehr die Erklärung ab,[1])

1) Vgl. Londoner-Sitzungsprotokoll.

„daß wenn eine Übereinkunft auf der vorgeschlagenen Basis innerhalb der nächsten Tage nicht zustande käme, so müßten die angebotenen Konzessionen, die nur infolge des starken Druckes von Seiten Dr. Seeligers gemacht worden seien, wieder zurückgezogen werden. Dann würde die Angelegenheit in ihren alten Stand zurückfallen, d. h. die Reparationskommission würde die ganze Tonnage verlangen, die zu Gunsten der Alliierten bestimmt worden sei."

In der folgenden (fünfzehnten) Sitzung am 26. Mai 1920 nahm die deutsche Delegation, die sich inzwischen mit der Reichsregierung in Verbindung gesetzt hatte, den alliierten Vorschlag an, nachdem auf ihren Wunsch hin noch zwei Abänderungen vorgenommen worden waren. Einmal wurden zwei Neubauten, ein fertiger von 1.450 Br. R. T. und ein unvollendeter von 4.450 Br. R. T., die sich die Entente vorbehalten hatte, Deutschland überlassen, wodurch der diesbezügliche Schiffsraum auf 20 Schiffe mit zusammen 97.400 Br. R. T. stieg; der Schiffsraum für die Entente verminderte sich infolgedessen auf 25 Schiffe mit zusammen 227.942 Br. R. T. Weiterhin erklärte sich die alliierte Delegation bereit, die Deutschland zu überlassende bereits fertiggestellte Neubautonnage nun doch nicht bei der weiter oben erwähnten Anrechnung auf die Neubauverpflichtung von 200.000 Br. R. T. in Abzug zu bringen.

Am 28. Mai 1920 wurde in der sechszehnten Sitzung das Abkommen über die Neubautonnage im einzelnen schriftlich festgelegt und am 31. Mai in der siebzehnten und Schlußsitzung von den Vorsitzenden der beiden Delegationen unterschrieben. Das Abkommen hat folgenden Wortlaut:[1])

„Zwischen der Maritimen Abteilung der Reparationskommission, im Namen der Reparationskommission und der deutschen Schiffahrtsdelegation, im Namen der deutschen Regierung, sind betreffs der Ablieferung der im Bau befindlichen Schiffe, in Übereinstimmung mit Anhang III Teil VIII des Friedensvertrages folgende Vereinbarung getroffen worden:

1. Die deutsche Regierung wird mit möglichster Beschleunigung die Fertigstellung der in Teil I der hier angehängten Liste genannten Schiffe veranlassen. Diese Liste stimmt überein mit den ursprünglichen und ergänzenden Bau-Kontrakten, Plänen und Spezifikationen bezüglich solcher Schiffe, von denen beglaubigte Abschriften der Kontrakte, Ergänzungen der Kontrakte, Pläne und Spezifikationen von der deutschen Regierung innerhalb 45 Tagen vom Tage dieser

1) Vgl. Londoner-Sitzungsprotokoll.

Vereinbarung ab kostenfrei an die Maritime Abteilung zu liefern sind.

2. Die deutsche Regierung soll den von der Maritimen Abteilung dazu bestimmten Persönlichkeiten jederzeit freien Zutritt zu allen Werkstätten der Werften oder sonstigen Plätzen, wo irgend ein Teil solcher Schiffe oder der dazu gehörenden Maschinerie hergestellt wird, zusichern und gewährleisten, um die Konstruktion aller oder einzelner der in Teil I und II der Liste genannten Schiffe zu inspizieren. Die Maritime Abteilung oder ihr Vertreter soll befugt sein, irgend welche Arbeit oder Material auszuschließen, die nicht den Bestimmungen der Baukontrakte entsprechen und die deutsche Regierung zu ersuchen, entsprechenden Ersatz oder Abänderung auf Kosten der deutschen Regierung vorzunehmen; Defekte, die durch Garantie geschützt sind, sollen — wenn sie sich während der Garantiezeit herausstellen — zwischen Vertretern der Maritimen Abteilung und fachmännischen Vertretern der deutschen Regierung geregelt werden.

3. Die Maritime Abteilung soll berechtigt sein, ohne irgendwelche Beeinträchtigung dieses Vertrages, Hinzufügungen und Abänderungen der in den Kontrakten, Plänen oder Spezifikationen bestimmten Arbeit vorzunehmen und nach Gutdünken ausführen zu lassen. Solchen Abänderungen ist Rechnung zu tragen durch eine Berichtigung des zu bauenden Umfanges an Tonnage, wie es in § 5, Anhang III von Teil VIII des Friedensvertrages festgesetzt ist und weiterhin bezüglich des Wertes, der für das Schiff zu kreditieren ist. Insoweit als solche Hinzufügungen oder Abänderungen die Fertigstellung eines Schiffes verzögern, werden die Bestimmungen des § 7 nicht angewendet werden.

4. Nach der zur Zufriedenheit der Maritimen Abteilung erfolgten Vollendung eines Schiffes soll dasselbe unverzüglich von der deutschen Regierung abgeliefert werden, so als ob es ein fertiges Schiff sei, entsprechend Anhang III von Teil VIII des Friedensvertrages und in Übereinstimmung mit dem Briefe der Reparationskommission vom 30. März 1920, bezugnehmend auf die Ablieferung von Schiffen.

5. Die Maritime Abteilung soll berechtigt sein, zu irgendwelcher Zeit während der Konstruktion eines der besagten Schiffe von der deutschen Regierung zu verlangen, daß sie solche Schiffe in der Werft des Schiffsbauers mit dem zur Vollendung nötigen Material ausliefere oder von der betreffenden Werft entferne. In jedem dieser Fälle soll der deutschen Re-

gierung nur der Wert solcher Schiffe und des Materials in unvollendetem Zustande kreditiert werden. Dieses Recht soll nur bei triftigen Gründen und nach vierzehntägiger Kündigung ausgeübt werden; jedoch unter dem Vorbehalt, daß wenn von Betriebsstörungen der Bau beeinträchtigt wird, oder die Wahrscheinlichkeit dafür vorliegt, eine Kündigung nicht nötig sein soll.

6. Die deutsche Regierung garantiert, daß in jedem Falle die Schiffsbauer den in Teil I der Liste spezifizierten Schiffen die Priorität der Fertigstellung gewährleisten.

7. Die deutsche Regierung soll berechtigt sein, auf eigene Rechnung die Schiffe zu vollenden, welche in Teil II der Liste bezeichnet sind. Wenn aber ein nicht in Teil I der Liste stehendes Schiff von einem bestimmten Schiffsbauer vollendet wird, ehe alle in Teil I der Liste aufgeführten und bei ihm in Bau befindlichen Schiffe vollendet sind, so willigt die deutsche Regierung darin ein, daß jenes fertiggestellte Schiff auf Verlangen der Maritimen Abteilung, nachdem diese den Bericht ihres Offiziers über die obwaltenden Umstände empfangen hat, ausgeliefert wird, entsprechend § 4 und die Maritime Abteilung soll berechtigt sein, ein solches Schiff kostenfrei zu benützen, bis die in Frage kommenden in Teil I der Liste genannten Schiffe abgeliefert sind.

8. Die deutsche Regierung darf auf den von ihr laut § 5 Anhang III, Teil VIII des Friedensvertrages auf deutschen Schiffswerften während des Jahres, gerechnet vom 10. April 1920 bis zum 9. April 1921, in Bau zu nehmenden Handelsschiffsraum bis zu 200.000 Br. R. T. die abgeschätzte unvollendete Tonnage vom 10. Januar 1920 der in Teil I der Liste genannten Schiffe in Anrechnung bringen; es wird hierdurch bestimmt, daß dieser unvollendete Schiffsraum sich auf 73.500 Br. R. T. belief.

9. Diese Vereinbarung betrifft nicht die in Teil III der Liste genannten Schiffe, für welche andere Abmachungen getroffen werden sollen. Dieser Vereinbarung ist die Auskunft zu Grunde gelegt, welche von der deutschen Regierung gegeben wurde, in Hinsicht auf Zahl und Beschreibung der in Teil I und II der Liste spezifizierten Schiffe und es ist vereinbart, daß die Korrektheit dieser Information die Basis dieses Vertrages bilden soll.

10. Es ist vereinbart, daß der englische Text dieses Vertrages der endgiltige ist.

London, den 31. Mai 1920.

Im Auftrag der Reparationskommission:
gez. B. A. Kemball-Cook.

Im Auftrag der deutschen Regierung:
gez. Seeliger.

Durch dieses Abkommen wurde die Frage der Schiffsneubauten in Danzig nicht geregelt, da diese Stadt durch den Friedensvertrag „Ausland" geworden war. Auf der dortigen Schichauwerft befanden sich 5 Dampfer mit zusammen 85.000 Br. R. T., darunter die beiden Neubauten des Norddeutschen Lloyd „Columbus" und „Hindenburg" von je 32.000 Br. R. T. und auf der Danziger Reichswerft ein Neubau von 2.700 Br. R. T. Rund die Hälfte dieser Neubautonnage wurde späterhin Deutschland belassen, darunter der Dampfer „Hindenburg", der dann den Namen des abgelieferten Schwesterschiffs „Columbus" erhielt und heute noch das größte Schiff der deutschen Handelsflotte ist. Unmittelbar nach Unterzeichnung des Londoner Abkommens über die Schiffsneubauten reiste die deutsche Delegation ab.

Auf Grund späterer schriftlicher Verhandlungen konnten dann noch einige Schiffe in wenig fortgeschrittenem Baustadium von der Ablieferungsverpflichtung befreit werden. Im ganzen erhielt die Entente annähernd 180.000 Br. R. T. Neubautonnage. —

Nach den Londoner Verhandlungen war es nunmehr möglich geworden, das Schicksal der deutschen Handelsflotte völlig zu überblicken. Eine deutsche Seehandelsflotte, die diesen Namen verdient hätte, bestand nicht mehr. In Zahlen drückt sich dieses Ergebnis folgendermaßen aus:

Bestand der deutschen Handelsflotte am 30. Juni 1914[1])	
2 388 Seeschiffe mit	5 459 296 Br. R. T.
Bis zum Beginn der Waffenstillstandsverhandlungen waren von den Feinden beschlagnahmt, gekapert, versenkt oder als Entschädigung für unberechtigte U-Bootsversenkungen an Neutrale abgegeben	2 717 200 Br. R. T.
Bestand bei Abschluß des Waffenstillstandes in deutschen oder neutralen Häfen:	2 742 096 Br. R. T.
Auf Grund des Waffenstillstandes (Brüsseler Abkommen) wurden ausgeliefert:	1 787 320 Br. R. T.
es verblieben:	954 776 Br. R. T,
Auf Grund des Friedensvertrages wurden davon noch ausgeliefert (ohne Neubauten)	637 244 Br. R. T.
Restbestand	317 532 Br. R. T.

1) Nach Lloyds Register, sowie den Grundlagen dieser Arbeit. Lloyds Register gibt den Bestand der deutschen Handelsflotte am 30. Juni 1914 mit 5 459 296 Br. R. T. an; das Schiffahrt-Jahrbuch 1920 rechnet für 1. August

Dieser Restbestand umfaßte nur kleinere Schiffe unter 1600 Br. R. T., die zum größten Teil lediglich in der Küstenfahrt Verwendung finden konnten. Kaum 80.000 Br. R. T., waren für die Zwecke der Überfahrt notdürftig geeignet.[1])

Durch Hinzukommen der damals auf den Werften befindlichen nicht ablieferungspflichtigen Neubauten erhöhte sich die Deutschland belassene Tonnage dann auf etwa 400.000 Br. R. T. Für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte war es späterhin von großer Bedeutung, daß die Entente die durch den Friedensvertrag ihr für eine Reihe von Jahren zugesicherte Quote von Neubautonnage nicht in Anspruch nahm; in Anbetracht des entstandenen Überflusses an Weltschiffsraum verzichtete sie stillschweigend auf ihr Recht. Es wurden zwar in den Jahren nach Friedensschluß für Ententestaaten eine Reihe von Schiffen bei deutschen Werften auf Reparationskonto erbaut, jedoch reichte dieser Schiffsraum bei weitem nicht an den ursprünglich vorgesehenen jährlichen Umfang bis zu 200.000 Br. R. T. heran.

Zwischen der Maritimen Abteilung der Reparationskommission und der deutschen Schiffahrtsdelegation fanden auch im Jahre 1921 noch längere Verhandlungen statt. Es waren einmal über vereinzelte Schiffe oder Neubauten Entscheidungen zu treffen; im Mittelpunkt der Beratungen stand jedoch die Frage der Wertberechnung der ausgelieferten deutschen Handelsflotte.

Im April 1921 weilte die deutsche Schiffahrtsdelegation zu diesem Zwecke erneut in London. Sie stand unter Führung von Ministerialrat Dr. Lahr und es gehörten ihr die Herren Geh. Regierungs- und Baurat Dr. Krell, Dr. Willms, Decker, Zimmer und Struck an. Die Verhandlungen[2]), die neun Sitzungen in Anspruch nahmen, wurden wiederum von dem Engländer Kemball-Cook geleitet.

Gleich die erste Sitzung vom 4. April 1921 zeigte, wie weit die beiderseitigen Auffassungen auseinandergingen. Zunächst hinsichtlich der für die Wertberechnung überhaupt in Betracht kommenden Schiffe. Die deutsche Aufstellung enthielt 908 Schiffe mit 4.267.041 Br. R. T. Kemball-Cook stützte sich jedoch auf eine Liste, die angeblich alle Schiffe enthielt, die tatsächlich seit dem 11. November 1918 bis 4. April 1921 ausgeliefert worden seien, zusammen 510 Schiffe mit

1914 einen Bestand von 5 599 900 Br. R. T. aus. Diese Differenz entsteht durch die Hinzunahme von nahezu vollendeten Neubauten und kleineren Schiffen unter 1000 Br. R. T.

1) Lloyd Jahrbuch 1919/1920, S. 16/17.

2) „Maritime Service of the Reparation Commission: Minutes of Proceedings at Meetings of the Managing Board with the German Shipping Delegation held at Bridgewater House."

2.188.430 Br. R. T. Im Gegensatz zu der deutschen Aufstellung sollten nach Ansicht der alliierten Vertreter alle übrigen Schiffe, also namentlich die während des Krieges von den verschiedenen Mächten beschlagnahmten deutschen Schiffe, unberücksichtigt bleiben. — Auch hinsichtlich der Bewertungsmethoden gingen die beiden Delegationen von gänzlich verschiedenen Voraussetzungen aus und gelangten zu den widersprechendsten Ergebnissen. Die Reichsregierung hatte auf Vorschlag des Kriegsausschusses der deutschen Reederei zwei hervorragende Sachverständige auf dem Gebiete der Schiffstaxierung gesondert beauftragt, zu berechnen, wie hoch der Wert eines jeden in Betracht kommenden Schiffes der deutschen Handelsflotte am 10. Januar 1920, dem Tage der Ratifizierung des Friedensvertrages, gewesen war. Dieser Gesamtwert wurde übereinstimmend mit 7,3 Milliarden Goldmark errechnet. Demgegenüber wollten die Alliierten nur die bei den Schiffsversteigerungen, von denen weiter unten noch die Rede sein wird, erzielten Beträge als Grundlage annehmen.

Es gelang der deutschen Delegation nicht, ihre Auffassung, daß bei der Wertberechnung alle am 10. Januar 1920 im Eigentum, wenn auch nicht im Besitz Deutschlands gewesenen Schiffe mit heranzuziehen seien, durchzusetzen.[1]) Das gleiche bezog sich auf die Prisengerichtsentscheidungen, die nach dem 10. Januar 1920 über deutsche Schiffe gefällt waren und die Deutschland anzuerkennen sich bisher geträubt hatte.

Unter der Voraussetzung, daß eine Bewertung auf einer Grundlage gefunden würde, die für beide Teile gleich sei, erklärte sich die deutsche Delegation weiterhin bereit, die von ihr eingereichte Schätzung wieder zurückzuziehen. Zu dieser Grundlage kam man jedoch nicht. Für die versenkten alliierten Schiffe sollten wohl die normalen Bewertungsgrundsätze Geltung haben, nicht aber für die ausgelieferten deutschen Schiffe. Alle Versuche von Dr. Lahr, für letztere

> „jegliche Methode anzunehmen, die die Reparationskommission für die Bewertung der verlorenen alliierten Schiffe annehme", schlugen fehl.

Gegen die Schiffsversteigerungen wurden von der deutschen Delegation in diesem Zusammenhange verschiedene Einwendungen gemacht. Anstatt diese Verkäufe auf einen längeren Zeitraum zu verteilen, hatten die Engländer die Mehrzahl der Schiffe an zwei Tagen

1) Der deutsche Standpunkt wurde offenbar dadurch mit erschüttert, daß die deutsche Aufstellung veraltet war und eine Reihe nachzuweisender Unrichtigkeiten enthielt.

zu Schleuderpreisen losgeschlagen. Indem man den Zuschlag auf Engländer beschränkte, war die Nachfrage weiterhin noch künstlich beschränkt worden. Selbst der englische Verhandlungsleiter mußte zugeben, daß der Verkauf einer so großen Anzahl von Schiffen zu gleicher Zeit den Preis herabdrücke; er erklärte jedoch, daß dies unerheblich und der Verkauf im vorliegenden Falle der beste Weg für die Bewertung gewesen sei. Fernerhin billigte er, daß man den Verkauf auf britische Untertanen beschränkt habe, da die Schiffe, die verkauft worden wären „Reparation für versenkte britische Schiffe darstellten." Besonders erregte sich Kembal-Cook über den deutschen Hinweis, die ausgelieferten deutschen Schiffe seien durchweg hochwertiger gewesen, als die versenkten britischen Schiffe, was man bei der Bewertung ebenfalls in Betracht ziehen müsse. Schließlich wurde von deutscher Seite noch eingewandt, daß bei den Versteigerungen ein bedeutend höherer Preis erzielt worden wäre, wenn diese nicht jetzt, sondern bereits am 10. Januar 1920 stattgefunden hätten.[1])

Die geschilderte deutsche Auffassung blieb jedoch in London und auch späterhin bei der Reparationskommission in Paris in vollem Umfange unberücksichtigt. Gegenüber der deutschen Berechnung von 7,3 Milliarden Goldmark wurde Deutschland für seine ausgelieferte Handelsflotte von der Reparationskommission lediglich der lächerliche Betrag von 749.450.000 Goldmark[2]) gutgeschrieben.

Im übrigen befaßte sich die Londoner Konferenz vom April 1921 mit einer Menge von Einzelfragen, die mit der Schiffsauslieferung zusammenhingen. Größten Wert legten die Engländer darauf, möglichst bald in den Besitz der hochwertigen Neubauten zu kommen. Über die Art der inneren Ausgestaltung und die Ablieferung des „Bismarck", des größten Schiffes der Welt, wurde ein Sonderabkommen getroffen. Am 28. April wurden die Verhandlungen zu Ende geführt. —

Nach Abschluß der Ablieferung war die Gesamtbruttotonnage von Bremen und Hamburg zusammen auf $3^1/_4\%$ ihres Vorkriegsstandes gesunken.[3]) Die ehedem größten Reedereien der Welt Hapag und Norddeutscher Lloyd behielten 60.000 bezw. 57.000 Br. R. T. an kleinen Schiffen. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Levante-Linie, die Kosmoslinie und die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft verloren ihre sämtlichen Schiffe. Die Hansalinie behielt von ihren 356.936 Br. R. T., die sie vor dem

1) Inzwischen hatte sich nämlich immer mehr ein Ueberfluß an Welttonnage herausgestellt.

2) Nauticus 1923, S. 103.

3) Lloyd Jahrbuch 1919/20 S. 16/17.

Kriege hatte, noch einen kleinen Dampfer und die Deutsch-Ostafrikalinie noch zwei.[1])

In die früheren deutschen Handelsschiffe teilten sich dutzende Staaten. Der Übergang an andere Flaggen wird aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich[2]):

jetzige Flagge	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	Br. R. T.	Zahl	Br. R. T.
Argentinisch	—	—	4	17.720
Belgisch	—	—	27	88.900
Brasilianisch	—	—	47	247.544
Britisch	14	35.122	362	1.898.227
Chinesisch	—	—	7	16.636
Chilenisch	—	—	2	3.429
Kubanisch	—	—	5	11.585
Kolumbisch	—	—	1	2.552
Danziger	—	—	4	16.492
Dänisch	—	—	4	9.973
Finnisch	1	1.757	—	—
Französisch	19	49.029	110	481.140
Griechisch	1	2.423	15	44.409
Italienisch	18	45.228	42	191.678
Japanisch	—	—	7	45.603
Memeler	—	—	1	2.726
Niederländisch	1	2.333	14	112.033
Norwegisch	1	2.318	10	28.564
Peruanisch	2	3.934	3	13.611
Portugiesisch	—	—	42	184.869
Rumänisch	—	—	2	7.150
Russisch	—	—	4	16.048
Siamesich	—	—	5	15.246
Spanisch	—	—	12	35.704
Südslawisch	—	—	1	3.085
Uruguayisch	—	—	7	38.367
Ver. Staaten	5	11.324	131	814.202
Unbekannt	18	42.314	95	2.582.209
Zusammen	80	195.772	964	4.605.207

Der Anteil Deutschlands an der Welthandelsflotte sank von 11,1% im Jahre 1914, auf 0,7% im Jahre 1920, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Welthandelsflotte Mitte 1920 gegenüber 1914 um rund 8 Millionen Br. R. T. auf 56.954.065 Br. R. T. angewachsen war. [3])

1) Fenchel, S. 14.
2) Nauticus 1923, S. 317.
3) Schiffahrt-Jahrbuch 1921.

Im Jahre 1914 stand Deutschlands Handelsflotte an zweiter Stelle hinter Großbritanien; der Versailler Vertrag verdrängte sie auf den 13. Platz hinter Spanien, Dänemark und Griechenland!

So sah die in Aussicht gestellte „Freiheit der Schiffahrt" in Wirklichkeit aus. Auch hier gilt das Wort des Engländers K e y n e s: „Es gibt wenig Episoden in der Geschichte, die die Welt mit größerer Berechtigung verurteilen wird: Ein Krieg, der zur Verteidigung internationaler Verträge geführt ist, hat mit dem offenen Bruch der heiligsten Versprechungen seitens der Sieger geendet."